ಸೈಕಲ್ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರ ಆರ್ಥಿಕ ಸ್ಥಿತಿ-ಗತಿ

(ಹೊಸಪೇಟೆ ನಗರವನ್ನು ಅನುಲಕ್ಷಿಸಿ)

ಅರ್ಥಶಾಸ್ತ್ರದಲ್ಲಿ ಎಂ.ಫಿಲ್. ಪದವಿಯ ಆಂಶಿಕ ಅವಶ್ಯಕತೆಗಾಗಿ ಕನ್ನಡ
ವಿಶ್ವವಿದ್ಯಾಲಯಕ್ಕೆ ಸಲ್ಲಿಸಿದ ಪ್ರೌಢ ಪ್ರಬಂಧ - ೨೦೦೨

ಸಂಶೋಧಕ
ಪಿ. ಹುಚ್ಚೂಸಾಬ್

ಮಾರ್ಗದರ್ಶಕರು
ಡಾ. ಕೇಶವನ್ ಪ್ರಸಾದ್ ಕೆ.
ಪ್ರವಾಚಕರು
ಬುಡಕಟ್ಟು ಅಧ್ಯಯನ ವಿಭಾಗ,

ಸಮಾಜ ವಿಜ್ಞಾನಗಳ ನಿಕಾಯ,
ಕನ್ನಡ ವಿಶ್ವವಿದ್ಯಾಲಯ, ಹಂಪಿ
ವಿದ್ಯಾರಣ್ಯ ೫೮೩ ೨೭೬

27

ಸೈಕಲ್ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರ ಆರ್ಥಿಕ ಸ್ಥಿತಿ - ಗತಿ

(ಹೊಸಪೇಟೆ ನಗರವನ್ನು ಅನುಲಕ್ಷಿಸಿ)

ಅರ್ಥಶಾಸ್ತ್ರದಲ್ಲಿ ಎಂ.ಫಿಲ್. ಪದವಿಯ ಆಂಶಿಕ ಅವಶ್ಯಕತೆಗಾಗಿ ಕನ್ನಡ
ವಿಶ್ವವಿದ್ಯಾಲಯಕ್ಕೆ ಸಲ್ಲಿಸಿದ ಪ್ರೌಢ ಪ್ರಬಂಧ - ೨೦೦೨

ಸಂಶೋಧಕ
ಪಿ. ಹುಚ್ಚೂಸಾಬ್

ಮಾರ್ಗದರ್ಶಕರು
ಡಾ. ಕೇಶವನ್ ಪ್ರಸಾದ್ ಕೆ.
ಪ್ರವಾಚಕರು
ಬುಡಕಟ್ಟು ಅಧ್ಯಯನ ವಿಭಾಗ,

ಸಮಾಜ ವಿಜ್ಞಾನಗಳ ನಿಕಾಯ,
ಕನ್ನಡ ವಿಶ್ವವಿದ್ಯಾಲಯ, ಹಂಪಿ
ವಿದ್ಯಾರಣ್ಯ ೫೮೩ ೨೭೬

27

ದೃಢೀಕರಣ ಪತ್ರ

ಶ್ರೀ ಪಿ. ಹುಚ್ಚೂಸಾಬ್ ಇವರು "ಸೈಕಲ್ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರ ಆರ್ಥಿಕ ಸ್ಥಿತಿ-ಗತಿ" (ಹೊಸಪೇಟೆ ನಗರವನ್ನು ಅನುಲಕ್ಷಿಸಿ) ಎಂಬ ಶೀರ್ಷಿಕೆಯ ಈ ಸಂಶೋಧನಾ ಪ್ರೌಢ ಪ್ರಬಂಧವನ್ನು ನನ್ನ ಮಾರ್ಗದರ್ಶನದಲ್ಲಿ ಸಿದ್ಧಪಡಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಅರ್ಥಶಾಸ್ತ್ರದಲ್ಲಿ ಎಂ. ಫಿಲ್. ಪದವಿಗಾಗಿ ಕನ್ನಡ ವಿಶ್ವವಿದ್ಯಾಲಯದ ಬುಡಕಟ್ಟು ಅಧ್ಯಯನ ವಿಭಾಗಕ್ಕೆ ಸಲ್ಲಿಸುತ್ತಿರುವ ಪ್ರಸ್ತುತ ಈ ಪ್ರಬಂಧವು ಇಡಿಯಾಗಿ, ಬಿಡಿಯಾಗಿ ಎಲ್ಲಿಯೂ ಈ ಮೊದಲು ಪ್ರಕಟಗೊಂಡಿಲ್ಲವೆಂದು ದೃಢೀಕರಿಸುತ್ತೇನೆ.

28/04/02

ದಿನಾಂಕ: ೩೦-೦೪-೨೦೦೨ (ಡಾ. ಕೇಶವನ್ ಪ್ರಸಾದ್. ಕೆ)

ಸ್ಥಳ: ವಿದ್ಯಾರಣ್ಯ ಮಾರ್ಗದರ್ಶಕರು

ಪ್ರಮಾಣ ಪತ್ರ

"ಸೈಕಲ್ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರ ಆರ್ಥಿಕ ಸ್ಥಿತಿ-ಗತಿ" (ಹೊಸಪೇಟೆ ನಗರವನ್ನು ಅನುಲಕ್ಷಿಸಿ) ಎಂಬ ಶೀರ್ಷಿಕೆಯ ಈ ಸಂಶೋಧನಾ ಪ್ರೌಢ ಪ್ರಬಂಧವನ್ನು ಡಾ॥ ಕೆ. ಕೇಶವನ್‌ಪ್ರಸಾದ್ ರವರ ಮಾರ್ಗದರ್ಶನದಲ್ಲಿ ಅರ್ಥಶಾಸ್ತ್ರದ ಎಂ. ಫಿ.ಲ್. ಪದವಿಗಾಗಿ ಕನ್ನಡ ವಿಶ್ವವಿದ್ಯಾಲಯದ ಬುಡಕಟ್ಟು ಅಧ್ಯಯನ ವಿಭಾಗಕ್ಕೆ ಸಾದರ ಪಡಿಸುತ್ತಿದ್ದೇನೆ. ಈ ಪ್ರಬಂಧದ ವಿಷಯವನ್ನು ಅಥವಾ ಯಾವುದೇ ಭಾಗವನ್ನು ಈ ಮೊದಲು ಯಾವುದೇ ಪದವಿಗಾಗಿ ಅಥವಾ ಉದ್ದೇಶಗಳಿಗಾಗಿ ಬಳಸಿಕೊಂಡಿಲ್ಲವೆಂದು ಪ್ರಮಾಣ ಮಾಡುತ್ತೇನೆ.

ದಿನಾಂಕ: ೩೦-೦೪-೨೦೦೨

(ಪಿ. ಹುಚ್ಚೂಸಾಬ್)

ಸ್ಥಳ: ವಿದ್ಯಾರಣ್ಯ

ಸಂಶೋಧನಾ ವಿದ್ಯಾರ್ಥಿ

ಕೃತಜ್ಞತೆಗಳು

ಕನ್ನಡ ವಿಶ್ವವಿದ್ಯಾಲಯದಲ್ಲಿ ಎಂ. ಫಿಲ್. ಅಧ್ಯಯನಕ್ಕೆ ಅನುವು ಮಾಡಿಕೊಟ್ಟ ಮಾನ್ಯ ಕುಲಪತಿಗಳಾದ ಡಾ. ಎಚ್. ಜೆ. ಲಕ್ಕಪ್ಪಗೌಡ ಹಾಗೂ ಕುಲಸಚಿವರಾದ ಡಾ. ಕೆ. ವಿ. ನಾರಾಯಣ ರವರಿಗೆ.

ಪ್ರೀತಿಯೊಂದಿಗೆ ಸಂಶೋಧನಾ ತಿಳುವಳಿಕೆಯನ್ನು ಕೊಟ್ಟ ಮಾರ್ಗದರ್ಶಕರಾದ ಡಾ|| ಕೆ. ಕೇಶವನ್ ಪ್ರಸಾದ್ ರವರಿಗೆ.

ಸಂಶೋಧನಾ ಕ್ಷೇತ್ರಕ್ಕೆ ಪರಿಚಯಿಸಿದ, ಪ್ರೀತಿ ನಿಷ್ಠುರತೆ, ಬದ್ಧತೆಗೆ ಮಾದರಿಯಾದ ಹಾಗೂ ನನ್ನ ಬದುಕಿಗೆ ಚೈತನ್ಯವಾದ ಡಾ|| ಮಲ್ಲಿಕಾ ಘಂಟಿ ಯವರಿಗೆ.

ಅಮೂಲ್ಯ ಮಾಹಿತಿಗಳ ಜೊತೆಗೆ ತುಂಬು ಪ್ರೀತಿಯನ್ನು ನೀಡಿದ ಗುರುಗಳಾದ ಪ್ರೊ|| ಹಿ. ಚಿ. ಬೋರಲಿಂಗಯ್ಯ, ಡಾ|| ಎಂ. ಎಸ್. ಮೈತ್ರಿ, ಚಲುವರಾಜ, ಗಂಗಾಧರ ದೈವಾಜ್ಞ, ಎ. ಎಸ್. ಪ್ರಭಾಕರ ಮತ್ತು ಸಿಬ್ಬಂದಿಯವರಿಗೆ.

ಸಂಶೋಧನಾ ಕಾರ್ಯದಲ್ಲಿ ಚರ್ಚಿಸಿದ ಸೂಕ್ತ ಸಲಹೆಗಳನ್ನು ನೀಡಿದ ಹಿತೈಷಿಗಳಾದ ಡಾ|| ಬಿ. ಕಮಲಾಕರ ರವರಿಗೆ.

ಸಮಕಾಲೀನ ಸಂದರ್ಭದ ಆಗು-ಹೋಗುಗಳನ್ನು ಮುಕ್ತವಾಗಿ ಚರ್ಚಿಸುವ ಉದಯೋನ್ಮುಖ ಚಿಂತಕ, ಆತ್ಮೀಯ ಗೆಳೆಯನಾದ ಡಾ|| ದಳವಾಯಿ ವೆಂಕಟಗಿರಿ ಗೆ ಮತ್ತು ಸಂಶೋಧನೆಗೆ ಪ್ರೋತ್ಸಾಹಿಸಿದ ಹಿರಿಯರಾದ ಡಾ|| ವೇದವ್ಯಾಸ ಜೋಷಿ, ಡಾ|| ಎ. ವಿ. ಆಚಾರ್, ದಿವಂಗತ ಡಾ|| ಆರ್. ಆರ್. ದೀಕ್ಷಿತ್, ಡಾ|| ಸುಮಿತ್ರಾ ಆರ್. ದೀಕ್ಷಿತ್, ಅನ್ವರ್ ಸಾಹೇಬ್ ರವರಿಗೆ.

ಆಕರ ಗ್ರಂಥಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸಿದ ವಿ.ಇ.ಎಸ್. ಮಹಾವಿದ್ಯಾಲಯದ ಗ್ರಂಥಪಾಲಕರಾದ ಎಂ. ಬಿ. ಗೌಡಣ್ಣವರ್, ಕುಮಾರ ಡಿ. ಕರ್‌ಮರ್‌ಕರ್, ಎ.ಮಂಜುಳ ರವರಿಗೆ.

ಸಂಶೋಧನಾ ಕಾರ್ಯದಲ್ಲಿ ಹಲವು ರೀತಿಯಿಂದ ನೆರವಾದ ಸಂಶೋಧನಾ ಗೆಳೆಯರಾದ ಎಂ. ಸುದರ್ಶನ ಕುಮಾರ್, ಡಿ. ಲೋಕರಾಜ್, ನಾಗವರ್ಮಾ ಎ. ಎಚ್. ರವರಿಗೆ.

ನನ್ನ ಬದುಕಿನ ಬಗ್ಗೆ ಅಪಾರವಾದ ಭರವಸೆಗಳನ್ನಿಟ್ಟುಕೊಂಡು ಕಾಳಜಿ ವಹಿಸುತ್ತಿರುವ ಪೂಜ್ಯ ಅಪ್ಪ, ಅಮ್ಮ, ಅಕ್ಕ ಮಾವ ಹಾಗೂ ತಮ್ಮ ಪಿ. ಬಾಬಾಸಾಹೇಬ್ ರವರಿಗೆ.

ಸಹುದ್ಯೋಗಿ ಹಿರಿಯ ಗೆಳೆಯರಾದ ಕೆ. ಸಕ್ರಪ್ಪ, ಅಕ್ಬರ್ ಭಾಷ, ಡಾ॥ ಜೆ. ಕೃಷ್ಣ, ಹೊನ್ನೂರ್ ಅಲಿ, ಸಿ.ಜೆ.ಖಾನ್, ಶಿವಕುಮಾರ ಕಂಪ್ಲಿ ಹಾಗು ನಲ್ಮೆಯ ಗೆಳೆಯರಾದ ಎಂ. ಹೇಮರೆಡ್ಡಿ, ಅಬ್ದುಲ್ ಅಜೀಜ್, ವಿ.ನಾಗರಾಜ್, ರಮಾಕಾಂತ್ ಮತ್ತು ಆರ್.ವಿ.ವಿಷ್ಣುಕುಮಾರ್ ರವರಿಗೆ.

ಕಚ್ಚಾ ವಿಷಯದ ಶುದ್ಧಕಾರ್ಯಕ್ಕೆ ನೆರವಾದ ಪ್ರೀತಿಯ ವಿಧ್ಯಾರ್ಥಿಗಳಾದ ಕುಮಾರಿ ಎಚ್.ಎಂ. ಮೆಹಬೂನ್ನಿ, ಮಂಜುನಾಥ್, ಎಚ್. ತಿಪ್ಪೇರುದ್ರ, ವಿ. ನಾರಾಯಣ್ ರವರಿಗೆ.

ಕಡಿಮೆ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ಅಚ್ಚುಕಟ್ಟಾಗಿ ಮುದ್ರಣ ಮಾಡಿಕೊಟ್ಟ ಶ್ರೀಮತಿ ಬಿ.ಕೆ. ಸುಮಂಗಲ, ಐ.ಎಸ್.ಐ.ಟಿ. ರಾಮನ್ ಕಂಪ್ಯೂಟರ್ಸ್, ಸಂಡೂರ್ ರವರಿಗೂ ತುಂಬಾ ಕೃತಜ್ಞತೆಗಳು.

ದಿನಾಂಕ: ೨೯-೦೪-೨೦೦೨
ಸ್ಥಳ: ವಿದ್ಯಾರಣ್ಯ

– ಪಿ. ಹುಚ್ಚೂಸಾಬ್

ಪರಿವಿಡಿ

ಅಧ್ಯಾಯ - ೧

ಅಧ್ಯಯನದ ಉದ್ದೇಶ ಮತ್ತು ವ್ಯಾಪ್ತಿ

ಅಧ್ಯಯನದ ಉದ್ದೇಶ – ವ್ಯಾಪ್ತಿ ಮತ್ತು ಸ್ವರೂಪ

ಇಂದು ಇಡೀ ವಿಶ್ವ ಜಾಗತೀಕರಣ, ಉದಾರೀಕರಣ ಮತ್ತು ಖಾಸಗೀಕರಣಗಳೆಂಬ ಸಮೂಹ ಸನ್ನಿಗೆ ಒಳಗಾಗಿದೆ. ವ್ಯಕ್ತಿ, ಕುಟುಂಬ, ವೃತ್ತಿ, ಸಮುದಾಯ ಮತ್ತು ಸಮಾಜಗಳನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸುವಲ್ಲಿ ಹಾಗೂ ಅನುಭವಿಸುವಲ್ಲಿ ಪ್ರತಿಯೊಂದು ಜೀವಿಗೂ ಪಾಲಿದೆ. ಇದಕ್ಕೆ ಲಿಂಗ, ಜಾತಿ ಹಾಗೂ ಅಂತಸ್ತುಗಳು ಹೊರತಲ್ಲ. ಪ್ರಾಚೀನ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಇವೆಲ್ಲವುಗಳಲ್ಲಿ ಪರಸ್ಪರ ಸಮಾನತೆ, ಸಹಕಾರ ಮತ್ತು ಸಮತೋಲನದಿಂದಾಗಿ ಸಮೃದ್ಧಿ, ಸಂತೋಷ ಹಾಗೂ ನೆಮ್ಮದಿಗಳ ಕೊಡು–ಕೊಳ್ಳುವಿಕೆಯು ಸಮನಾಂತರವಾಗಿತ್ತು. ಆದರೆ ಇಂದು ಇಂತಹ ಪೂರಕವಾದ ವಾತಾವರಣ ಮುಂದುವರಿಯದೇ ಹೋದದ್ದು ಮಾನವನ ಬೆಳವಣಿಗೆಯ ಇತಿಹಾಸದ ದುರಂತಗಳಲ್ಲೊಂದು. ನಿರ್ದಿಷ್ಟ ಕಾಲ ಘಟ್ಟಗಳಲ್ಲಾದ ಆವಿಷ್ಕಾರ–ಪರಿಷ್ಕಾರಗಳಿಂದಾಗಿ ಮೇಲ್ಕಾಣಿಸಿದ "ತ್ರಿಕರಣ" ಗಳೆಂಬ ಪ್ರಕ್ರಿಯೆಗಳು ವಿಶ್ವದ ಮೂಲ ಮಂತ್ರಗಳಾಗಿ ಗೋಚರಿಸುತ್ತಿವೆ. ಅವುಗಳು ಏನೆಲ್ಲಾ ಬದಲಾವಣೆಗೆ ಮತ್ತು ಬೆಳವಣಿಗೆಗೆ ಕಾರಣವಾಗುವುದರ ಜೊತೆಗೆ ಪ್ರೇರಣೆ ನೀಡಿರುವುದನ್ನು ಅಲ್ಲಗಳೆಯುವಂತಿಲ್ಲ. ಇವುಗಳ ಸೆಳೆತವು ಸಾಮಾಜಿಕ, ಆರ್ಥಿಕ, ರಾಜಕೀಯ, ಧಾರ್ಮಿಕ, ಸಾಹಿತ್ಯ, ಸಂಗೀತ ಮತ್ತು ಸಾಂಸ್ಕೃತಿಕ ನಡೆ–ನುಡಿಗಳಲ್ಲಿ, ಕಲೆ ಸಂಪ್ರದಾಯಗಳ ಆಚರಣೆ ಮತ್ತು ಅಳವಡಿಕೆಯಲ್ಲಿ ಹೊಸ ಹೊಸ ಭರವಸೆಗಳನ್ನು ಹುಟ್ಟು ಹಾಕಿದೆ. ಜೊತೆಗೆ ನೂರಾರು ರೂಢಿ–ಪದ್ಧತಿ ಮತ್ತು ಸಂಪ್ರದಾಯಗಳನ್ನು ಕಣ್ಮರೆಯಾಗಿಸುವಲ್ಲಿ ಸಾಕಷ್ಟು ಚಮತ್ಕಾರಗಳನ್ನು ಬೀರಿದೆ.

ಭಾರತ ದೇಶ ಸ್ವಾತಂತ್ರ್ಯ ನಂತರ ತನ್ನದೇ ಆದ ಸಂವಿಧಾನವನ್ನು ರೂಪಿಸಿಕೊಂಡ ತರುವಾಯ ಹಲವಾರು ಕಾಯ್ದೆ–ಕಾನೂನುಗಳನ್ನು ಸೃಷ್ಟಿಸಿ ಸಮಸ್ತ ಭಾರತೀಯರನ್ನು ಸಮಾನತೆಯಿಂದ ನೋಡಿಕೊಳ್ಳುವುದಾಗಿ ಭರವಸೆಯನ್ನು ನೀಡಿತು. ಸಂವಿಧಾನದ ೪೪ ನೇ ತಿದ್ದುಪಡಿಯು ಸರ್ಕಾರವು ವಿವಿಧ ಗುಂಪುಗಳ ನಡುವಿನ ಹಾಗೂ ವಿಭಿನ್ನ ವಲಯಗಳ ಮಧ್ಯೆ ಕ್ರೋಢೀಕೃತಗೊಂಡ ಆದಾಯ ಮತ್ತು ಅವಕಾಶಗಳಲ್ಲಿರುವ ಅಸಮಾನತೆಯನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಲು ಪ್ರಯತ್ನಪಡಬೇಕೆಂದು ತಿಳಿಸಿದೆ. (ವ್ಯಾಸಲು : ೧೯೯೭ : ೧)

ಭಾರತ ಸಂವಿಧಾನದ ೧೬ ನೇ ಕಲಂ ಸಹ ಸಮಾನತೆಯ ಬಗ್ಗೆ ಪ್ರಜೆಗಳಿಗೆ ಭರವಸೆಯನ್ನು ನೀಡುತ್ತದೆ. ಆದರೆ ನಮ್ಮ ದೇಶದ ಎಲ್ಲಾ ರಂಗಗಳಲ್ಲಿ ಮತ್ತು ವಿವಿಧ ವಲಯಗಳಲ್ಲಿರುವ ಅನೇಕ ಅವಕಾಶಗಳು ಕೆಲವೇ ಜಾತಿ, ಪಂಗಡ ಹಾಗೂ ಸಮುದಾಯಗಳಲ್ಲಿರುವ ವೃತ್ತಿನಿರತ ವ್ಯಕ್ತಿಗಳ ಆಕ್ರಮಣ, ದಬ್ಬಾಳಿಕೆ ಮತ್ತು ಆಧಿಪತ್ಯವನ್ನು ಕಾಣುತ್ತಿದ್ದೇವೆ. ಈ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಕಾಯ್ದೆ ಕಾನೂನುಗಳನ್ನು ರೂಪಿಸುವವರೇ ಅವುಗಳನ್ನು ಹೊಸಕಿ ಹಾಕಿರುವ ನೀತಿಗಳನ್ನು ಗಾಳಿಗೆ ತೂರಿರುವ ವಿವಿಧ ಪ್ರಕರಣಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಅಧ್ಯಯನ ಮಾಡುವುದು ತುಂಬಾ ಆಸಕ್ತಿ ಮತ್ತು ಆತಂಕದ ವಿಷಯವೂ ಆಗಿರುತ್ತದೆ. ಈ ನಿಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ಎಲ್ಲಾ ವೃತ್ತಿಗಳ ರಕ್ಷಣೆ, ಸಮಾನತೆ ಮತ್ತು ಸದಾವಕಾಶದ ವಾಗ್ದಾನವಿದ್ದರು ಸಹ ಸಂಪತ್ತು ಮತ್ತು ಅವಕಾಶಗಳ ಹಂಚಿಕೆ ಹಾಗೂ ಅವುಗಳ ವಿತರಣೆಯಲ್ಲಿ ಈಗಲೂ ವಿಷಮತೆ ಎದ್ದು ಕಾಣುತ್ತಿದೆ. ಮಾನವ

ಸಮಾಜವು ಲಿಂಗ, ಜಾತಿ, ಸಮುದಾಯಗಳ ಸರ್ವತೋಮುಖ ಬೆಳವಣಿಗೆಯಿಂದ ಮಾತ್ರ ದೇಶ, ಸಮಾಜದ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯು ಸಾಧ್ಯವಾಗುತ್ತದೆ. ಇಲ್ಲವಾದರೆ ಅವುಗಳಲ್ಲಿನ ಅಸಮಾನತೆಗಳು ಆರ್ಥಿಕ, ಮತ್ತು ಸಾಮಾಜಿಕ, ಅವಾಂತರ ಹಾಗೂ ಅಪಾಯಗಳನ್ನು ಸೃಷ್ಟಿಸುವ ಸಾಧ್ಯತೆಗಳಿರುವುದರಿಂದ ಅವುಗಳನ್ನು ಕಡೆಗಣಿಸುವಂತಿಲ್ಲ.

ಭಾರತ ದೇಶದ ಆರ್ಥಿಕತೆಯ ನರ-ನಾಡಿಗಳಲ್ಲಿ ಅನೇಕ ಕುಶಲ ಕಲೆಗಾರಿಕೆಯಿಂದ ವಿಶ್ವಖ್ಯಾತಿಯನ್ನು ಪಡೆದುಕೊಂಡಿತ್ತು. ವಸಾಹತು ಆಳ್ವಿಕೆಗೆ ಒಳಗಾದ ನಂತರ ಹಲವಾರು ವಿದೇಶಿ ವಸ್ತುಗಳ ಆವಿಷ್ಕಾರಗಳಿಗೆ ಮನಸೋತು ಅವುಗಳ ವಿವಿಧ ಆಯಾಮಗಳನ್ನು ತನ್ನ ದೈನಂದಿಕ ಬದುಕಿನಲ್ಲಿ ಅಳವಡಿಸಿಕೊಂಡಿತು. ಅವುಗಳ ಆರೈಕೆ ಮತ್ತು ಅನುಕರಣೆಯ ನಿಮಿತ್ತ ಅನೇಕ ದೇಶೀಯ ಕಲೆ, ವೃತ್ತಿ ಮತ್ತು ಕುಶಲತೆಗಳನ್ನು ಕೈಬಿಟ್ಟಿತು. ಅಂತಹ ವಿದೇಶಿ ವಸ್ತುಗಳ ಅನುಕರಣ ವೈವಿಧ್ಯತೆಗಳಲ್ಲಿ "ಸೈಕಲ್‌ರಿಕ್ಷಾವೂ" ಒಂದಾಗಿದೆ.

ಹತ್ತೊಂಬತ್ತನೇ ಶತಮಾನದಲ್ಲಿ ಕಾಣಿಸಿಕೊಂಡ ವಿಶ್ವದ ಮುಂಚೂಣಿ ದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಒಂದಾದ ಜಪಾನ್ ದೇಶದ ಕೊಡುಗೆಯೇ ಈ ಸೈಕಲ್‌ರಿಕ್ಷಾ. ಇದು ಪ್ರಾರಂಭದಲ್ಲಿ ಕೇವಲ ಎರಡು ಗಾಲಿಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದು, ಮಾನವನ ದೈಹಿಕ ಶ್ರಮವನ್ನು ಆಧರಿಸಿ ಎಳೆಯಲ್ಪಡುತ್ತಿತ್ತು. ಕಾಲಕ್ರಮೇಣ ಅದು ಹಲವಾರು ಆವಿಷ್ಕಾರ-ಪರಿಷ್ಕಾರಗಳಿಗೆ ಒಳಗಾಗಿ ಅನೇಕ ಸುಧಾರಣೆಗಳ ಮೂಲಕ ಮೂರು ಗಾಲಿಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿದೆ. ಸೈಕಲ್‌ರಿಕ್ಷಾವು ವಿಶ್ವದ ಸಮಾಜವನ್ನೇ ತನ್ನ ಮೋಹದ ಬಲೆಯಲ್ಲಿ ತೇಲಾಡುವಂತ ಸಮ್ಮೋಹನಗೊಳಿಸಿತ್ತು. ಅದು ಕಾಲಕ್ರಮೇಣ ಜನಾಕರ್ಷಣೆಯಿಂದಾಗಿ ಸ್ಥಳೀಯ ಬಳಕೆಯಲ್ಲಿ ಪ್ರತಿಷ್ಠಿತ ಸಾರಿಗೆ ಸಾಧನವಾಗಿ ಪರಿಗಣಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿತ್ತು. ಅದರ ಉಪಯೋಗ, ಒಡನಾಟ ಮತ್ತು ಅವಲಂಬನೆಯು ಅತ್ಯಂತ ಭರದಿಂದ ಸಾಗಿ ಸಮಾಜದಲ್ಲಿ ತನ್ನದೇ ಆದ ಚೌಕಟ್ಟನ್ನು ರೂಪಿಸಿಕೊಂಡಿದ್ದನ್ನು ಮರೆಯುವಂತಿಲ್ಲ.

ಪ್ರಾರಂಭದಲ್ಲಿ ಸೈಕಲ್‌ರಿಕ್ಷಾಗಳ ಬಳಕೆ, ಅನುಮೋದನೆ ಮತ್ತು ಉಪಯೋಗವನ್ನು ಇಡೀ ವಿಶ್ವದ ಸಮಾಜವು ಗೌರವ-ಆದರಗಳಿಂದ ವಿಶಾಲ ದೃಷ್ಟಿಕೋನದ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಲ್ಲಿ ಸ್ವಾಗತಿಸಿತ್ತು. ಇಂತಹ ಬೆಳವಣಿಗೆಯಿಂದ ಭಾರತ ದೇಶವು ಹೊರತಾಗಿರಲಿಲ್ಲ. ಬ್ರಿಟಿಷರ ಆಳ್ವಿಕೆಯಲ್ಲಿ ಅದು ಮತ್ತಷ್ಟು ಪ್ರಖ್ಯಾತಿಯನ್ನು ಪಡೆದುಕೊಂಡಿದ್ದಲ್ಲದೇ, ಸೈಕಲ್‌ರಿಕ್ಷಾಗಳನ್ನು ಹೊಂದುವುದು ಸಮಾಜದಲ್ಲಿ ಪ್ರತಿಷ್ಠಿತ ಸ್ಥಾನಮಾನದ ಮಾನದಂಡವಾಗಿ ಮಾರ್ಪಟ್ಟಿತು. ಅದು ರಾಷ್ಟ್ರಪಿತ ಮಹಾತ್ಮಾ ಗಾಂಧೀಜಿಯವರಿಂದ ಹಿಡಿದು ಬ್ರಿಟಿಷ್ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು, ನವಾಬರು, ಕಲಾವಿದರು, ಸಮಾಜ ಸುಧಾರಕರು ಮತ್ತು ಸ್ವಾತಂತ್ರ ಹೋರಾಟಗಾರರನ್ನು ಹೊತ್ತೊಯ್ಯುವ ಮೂಲಕ ಸರ್ವರಿಂದಲೂ ಹೆಚ್ಚು ಗೌರವ-ಆದರಗಳಿಗೆ ಒಳಗಾಗಿತ್ತು. ಹೀಗಾಗಿ ಸಮಾಜದ ಎಲ್ಲಾ ಸಮೂಹ ಮಾಧ್ಯಮಗಳನ್ನು ಮತ್ತು ಸಮುದಾಯಗಳನ್ನು ತನ್ನೆಡೆಗೆ ಬರಸೆಳೆದದ್ದಲ್ಲದೇ ವಿಜೃಂಭಣೆಯಿಂದ ಮೆರೆದಾಡಿದ್ದು ಇತಿಹಾಸವಾಗಿದೆ. ಈ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಬೆಳ್ಳಿ ಪರದೆಯ ಮೇಲೆ ವಿಜೃಂಭಿಸಿದ "ಮನಸ್ಸಿದ್ದರೆ ಮಾರ್ಗ", "ರಿಕ್ಷಾವಾಡು", "ರಿಕ್ಷಾವಾಲಾ" ಮತ್ತು "ಕೂಲಿ ನಂ.೧" ಇತ್ಯಾದಿಯಾಗಿ

ಕಲಾಪಿದರಿಂದ ಹಿಡಿದು ಸಾಮಾಜಿಕ ಮತ್ತು ಸಾಂಸ್ಕೃತಿಕವಾಗಿ ತನ್ನದೇ ಪ್ರತಿರೂಪವನ್ನು ಛಾಪಿಸಿತ್ತು. ಹೀಗಾಗಿ ಸಮಾಜದ ಅನೇಕ ವರ್ಗಗಳು, ಕುಟುಂಬ ಮತ್ತು ಸಮುದಾಯಗಳು ಸೈಕಲ್‌ರಿಕ್ಷಾ ವೃತ್ತಿಯನ್ನು ಅವಲಂಬಿಸುವ ಮೂಲಕ ಅದನ್ನು ಮೂಲ ವೃತ್ತಿ ಹಾಗೂ ಆದಾಯಗಳಿಕೆಗೆ ಭದ್ರಬುನಾದಿಯನ್ನಾಗಿ ಮಾಡಿಕೊಂಡಿರುವಲ್ಲಿ ಎರಡು ಮಾತಿಲ್ಲ.

ಕಾಲಕ್ರಮೇಣ ಜನಸಮುದಾಯಗಳ ಆಸೆ, ಆಕಾಂಕ್ಷೆ ಮತ್ತು ಬೇಡಿಕೆಗಳು ಹೊಸ ಹೊಸ ರೂಪಗಳನ್ನು ಪಡೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತಾ ಅನೇಕ ಬದಲಾವಣೆಗಳಾಗಿವೆ. ಒಂದಾನೊಂದು ಕಾಲದಲ್ಲಿ ವೈಭವೋಪೇತವಾಗಿ ಮೆರೆದು ಸಮಾಜದಲ್ಲಿ ತನ್ನದೇ ಆದ ಸ್ಥಾನಮಾನವನ್ನು ಗುರುತಿಸಿಕೊಂಡಿದ್ದ ಸೈಕಲ್‌ರಿಕ್ಷಾವು ಇಂದು ಅವನತಿಯ ದಾರಿಯಲ್ಲಿ ಸಾಗಿದೆ. ಅನೇಕ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕ ಸಮುದಾಯಗಳು ತಮ್ಮ ಜೀವನದ ನಿರ್ವಹಣೆಗಾಗಿ ಅದನ್ನು ಮುಖ್ಯ ವೃತ್ತಿಯನ್ನಾಗಿ ನಂಬಿಕೊಂಡಿದ್ದವರ ಬದುಕು ಇಂದು ಅತಂತ್ರ ಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿದೆ. ಅವರ ದೈನಂದಿಕ ದುಡಿಮೆಯೂ ಸಹ ಕೇವಲ ಒಬ್ಬ ಸದಸ್ಯನ ಜೀವನಕ್ಕೆ ಸಾಕಾಗುತ್ತಿಲ್ಲ. ಇಂತಹ ಸನ್ನಿವೇಶದಲ್ಲಿ ಇಡೀ ಕುಟುಂಬದ ಪಾಲನೆ ಮತ್ತು ಪೋಷಣೆಯು ಮರಿಚಿಕೆಯಾಗಿ ಪರಿವರ್ತನೆಗೊಂಡಿದೆ. ಇದಕ್ಕೆ ಪ್ರತಿಸ್ಪರ್ಧಿಯಾಗಿ ಹಲವಾರು ಸಾರಿಗೆ ವಿಧಾನಗಳು ಭರದಿಂದ ಸಾಗಿವೆ. ಹಾಗೂ ಅವುಗಳ ಅವಲಂಬಿತರ ಬದುಕು ಸಹಾ ದಿನೇ ದಿನೇ ಸುಧಾರಿಸುತ್ತಾ ತನ್ನ ಇತಿಮಿತಿಗಳನ್ನು ವಿಸ್ತರಿಸಿಕೊಳ್ಳುತ್ತಾ ಸಾಗಿರುವುದು ಕಂಡು ಬರುತ್ತದೆ. ನಮ್ಮ ಸುತ್ತಲಿನ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯೂ ಸಹ ಅವುಗಳನ್ನು ಪ್ರೋತ್ಸಾಹಿಸುವ ಮೂಲಕ ಅವುಗಳೊಂದಿಗೆ ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ಸ್ಪಂದಿಸುತ್ತಿದೆ.

ಈ ಹಿನ್ನಲೆಯಲ್ಲಿ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕ ಸಮುದಾಯಗಳು ತಮ್ಮ ಸುತ್ತಲಿನ ಬೆಳವಣಿಗೆಯನ್ನು ಸೂಕ್ಷ್ಮವಾಗಿ ಅವಲೋಕಿಸುತ್ತಾ, ತಮ್ಮ ವೃತ್ತಿ ಜೀವನವನ್ನು ತೆಗಳುತ್ತಾ, ಕರ್ಮದಫಲ ತಮ್ಮದೆಂದು ಹಂಗಿಸಿಕೊಳ್ಳುವುದು ಅವರ ನಿತ್ಯದಬದುಕಾಗಿದೆ. ಇಂತಹ ಸನ್ನಿವೇಶದಲ್ಲಿ ತಮ್ಮ ಕುಟುಂಬದ ನಿರ್ವಹಣೆಗೆ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರು ಅನೈತಿಕ ವ್ಯವಹಾರಗಳಲ್ಲಿ ತೊಡಗುವುದನ್ನು ತಪ್ಪಿಸಿ ಅವರ ಬದುಕಿಗೆ ಬೇರೆ ಬೇರೆ ಆಯಾಮಗಳ ಮೂಲಕ ಹೊಸಬಾಳು ಹಾಗೂ ಹೊಸಬೆಳಕನ್ನು ತೋರುವ ಉದ್ದೇಶವನ್ನು ನಮ್ಮ ಅಧ್ಯಯನದಲ್ಲಿ ಹೊಂದಲಾಗಿದೆ.

ಸಮಗ್ರ ಆರ್ಥಿಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ಕಂಡು ಬರುವ ವಿವಿಧ ವೃತ್ತಿಗಳು ಒಂದೇ ರೀತಿಯ ಸ್ಥಾನಮಾನಗಳನ್ನು ಪಡೆಯದೇ ಬೇರೆ ಬೇರೆ ಶ್ರೇಣಿಗಳನ್ನು ಅಲಂಕರಿಸಿವೆ. ಅವುಗಳಲ್ಲಿ ಕೆಲವು ಉನ್ನತವಾದ ಸ್ಥಾನಮಾನವನ್ನು ಮತ್ತೆ ಕೆಲವು ತಾರತಮ್ಯಕ್ಕೆ ತಿರಸ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಮತ್ತು ತುಳಿತಕ್ಕೆ ಬಲಿಯಾಗಿರುವುದು ಕಂಡುಬರುತ್ತದೆ. ಕೆಲವು ವೃತ್ತಿಗಳು ಈಗಾಗಲೇ ನಮ್ಮ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಕಣ್ಮರೆಯಾಗಿವೆ. ಮತ್ತೆ ಕೆಲವು ವೃತ್ತಿಗಳು ತಮ್ಮ ನೆಲೆಗಾಗಿ ಅಳಿವು-ಉಳಿವುಗಳೊಂದಿಗೆ ಸಂಘರ್ಷಕ್ಕೆ ತೊಡಗಿರುವುದು ಕಂಡು ಬರುತ್ತದೆ. ಅಂತಹ ಸಾಲಿನಲ್ಲಿ ಪ್ರಧಾನವಾಗಿ ಕಂಡು ಬರುವ ಸೈಕಲ್‌ರಿಕ್ಷಾವು ಸಾಂಪ್ರದಾಯಿಕ ಸಾರಿಗೆಯ ವಿಧಾನವಾಗಿದ್ದು, ಯಾವುದೇ ಹೊಸ ತಾಂತ್ರಿಕತೆಯನ್ನು ಪಡೆದುಕೊಂಡಿಲ್ಲ. ಹೀಗಾಗಿ ಅದರ

ಉಪಯೋಗವು ಸಹ ಇತ್ತೀಚೆಗೆ ತುಂಬಾ ಕಡಿಮೆಯಾಗುತ್ತಿದೆ. ಈ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಅವುಗಳನ್ನು ನೆಚ್ಚಿಕೊಂಡಿರುವ ಸಮುದಾಯಗಳ ಬದುಕು, ಬವಣೆ ಮತ್ತು ಅವರ ರಕ್ಷಣೆಗಾಗಿ ಸುತ್ತಲಿನ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯು ಕೈಗೊಳ್ಳಬೇಕಾದ ರೂಪ–ರೇಷೆಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಚರ್ಚಿಸುವ ಅಗತ್ಯವಿದೆ ಹಾಗೂ ಅತಂತ್ರಕ್ಕೆ ಒಳಗಾಗಿರುವ ಅವಲಂಬಿತರ ಬದುಕುಗಳಿಗೆ ಸಾಂತ್ವಾನ ಹೇಳುವ ಮೂಲಕ ಪರ್ಯಾಯವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಸೂಚಿಸುವ ಪ್ರಯತ್ನವನ್ನು ಮಾಡಲಾಗಿದೆ.

ಸರ್ಕಾರ ಅನೇಕ ಕಾರ್ಯಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ರಾಷ್ಟ್ರ ಮತ್ತು ರಾಜ್ಯ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಹಮ್ಮಿಕೊಳ್ಳುತ್ತಿದೆ. ಆದರೆ ಈ ಎಲ್ಲಾ ಯೋಜನೆಗಳು ಕೆಳ ಹಂತವನ್ನು ಮುಟ್ಟುವಲ್ಲಿ ವಿಫಲವಾಗಿವೆ. ಈ ನಿಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ನಮ್ಮ ಅಧ್ಯಯನವು ಅವನತಿ ಹೊಂದುತ್ತಿರುವ ಹಾಗೂ ತೀರಾ ನಿರ್ಲಕ್ಷತೆಗೆ ಒಳಗಾದ ವೃತ್ತಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿರುವುದರಿಂದ ಇಂತಹ ಬೇರೆ ಬೇರೆ ವೃತ್ತಿಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ನೀತಿ–ನಿರೂಪಣೆಗಳ ರಚನೆಯಲ್ಲಿ ನಮ್ಮ ಅಧ್ಯಯನವು ಸಹಾಯಕವಾಗಬಹುದೆಂದು ನಂಬಲಾಗಿದೆ.

ಪ್ರಸ್ತುತ ಸನ್ನಿವೇಶದಲ್ಲಿ ಸಮುದಾಯಗಳ ಕಂಗೆಣ್ಣುಗಳಿಗೆ ಬಲಿಯಾಗಿ, ವಿನಾಶದ ಅಂಚಿನಲ್ಲಿರುವ ಹತ್ತಾರು ವೃತ್ತಿಗಳನ್ನು ಅವಲಂಬಿಸಿ, ತಮ್ಮ ಬದುಕನ್ನು ರೂಪಿಸಿಕೊಳ್ಳುವ ಅನೇಕ ಆಸೆ –ಆಕಾಂಕ್ಷೆ ಮತ್ತು ನಿರೀಕ್ಷೆಗಳ ಕನಸನ್ನು ಕಾಣುತ್ತಿರುವ ಜನಸಮುದಾಯ ಗುಂಪುಗಳು ಒಂದುಕಡೆ ಇದೆ. ಮತ್ತೊಂದೆಡೆ ಅಂತವುಗಳನ್ನು ಅವಲಂಬಿಸಿ ಕನಿಷ್ಠ ಜೀವನವನ್ನು ನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿರುವ ಕೋಟ್ಯಾಂತರ ಸಮುದಾಯಗಳು ದೇಶದೆಲ್ಲೆಡೆ ಬಹುಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿರುವುದನ್ನು ಕಾಣಬಹುದು. ಇಂತಹ ನಿಕೃಷ್ಟವೃತ್ತಿ ಸಮೂಹಗಳಲ್ಲಿ ಒಂದಾದ ಸೈಕಲ್‌ರಿಕ್ಷಾ ಸಮುದಾಯಗಳ ಬದುಕು, ಬವಣೆ, ಸೌಲಭ್ಯ ಮತ್ತು ಸೌಕರ್ಯಗಳ ವಿಶ್ಲೇಷಣೆಗಾಗಿ ನಿಬಂಧದ ಕಾರ್ಯವನ್ನು ಆಯ್ಕೆ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳಲಾಗಿದೆ. ಅದು ಸಮಾಜದ ಮತ್ತು ಜನಸಮುದಾಯಗಳ ದೈನಂದಿನ ಬದುಕಿನ ಮೇಲೂ ತೀವ್ರ ಪರಿಣಾಮವನ್ನು ಬೀರಬಹುದು.

<u>ಅಧ್ಯಯನದ ಉದ್ದೇಶಗಳು:</u>

ಆಧುನೀಕರಣದ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಹೊಸಪೇಟೆ ತಾಲ್ಲೂಕು ಕೈಗಾರಿಕೆ, ವಾಣಿಜ್ಯ, ವ್ಯಾಪಾರ ಮತ್ತು ಕೃಷಿ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳು ಭರದಿಂದ ಬೆಳೆಯುತ್ತಾ ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ಪ್ರಮುಖ ವಾಣಿಜ್ಯ ಕೇಂದ್ರವಾಗಿ ಪರಿಗಣಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿದೆ. ಇಂದು ಸಮಾಜದ ವಿವಿಧ ಸ್ಥರಗಳಲ್ಲಿ ಬೆಳವಣಿಗೆಯು ಅವ್ಯಾಹತವಾಗಿ ನಡೆಯುತ್ತಿರುವುದರಿಂದ ಉದ್ಯೋಗಿಗಳನ್ನು, ವ್ಯಾಪಾರಿಗಳನ್ನು, ವಾಣಿಜ್ಯೋದ್ಯಮಿಗಳನ್ನು, ಬಂಡವಾಳಗಾರರನ್ನು ಮತ್ತು ವಿವಿಧ ಉತ್ಪಾದನಾಂಗಗಳನ್ನು ತನ್ನೆಡೆಗೆ ಆಕರ್ಷಿಸಿದೆ. ಅವುಗಳಲ್ಲಿ ಬ್ಯಾಂಕಿಂಗ್, ಸಾರಿಗೆ ಮತ್ತು ಇತರೆ ಸೇವೆಗಳ ಅವಲಂಬಿತರ ಪರಸ್ಥಿತಿಯು ಸುಧಾರಿಸಿದೆ. ಇಂತಹ ಸನ್ನಿವೇಶವು ಪ್ರಾಚೀನ ಸಾರಿಗೆಯಾದ ರಿಕ್ಷಾವೃತ್ತಿಯ ಅವಲಂಬಿತರ ಸ್ಥಿತಿ–ಗತಿಗಳು ಹಾಗೂ ಪರಿಣಾಮಗಳನ್ನು ಅರಿಯಲು ಈ ಅಧ್ಯಯನವು ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ನಾಲ್ಕು ಉದ್ದೇಶಗಳನ್ನು ಒಳಗೊಂಡಿರುತ್ತದೆ.

೧. ಅಧುನೀಕರಣವು ಸಮಾಜದ ಯಾವ ವರ್ಗದ ಅಥವಾ ವೃತ್ತಿಯ ಹಿತಾಸಕ್ತಿಗಳನ್ನು ರಕ್ಷಿಸುತ್ತದೆ ಮತ್ತು ಯಾವ ವೃತ್ತಿಯ ಹಿತಾಸಕ್ತಿಗಳನ್ನು ಕಸಿದುಕೊಳ್ಳುತ್ತಿದೆ ಎಂಬುದನ್ನು ಇಲ್ಲಿ ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ಚರ್ಚಿಸಲಾಗಿದೆ.

೨. ನಿರ್ಲಕ್ಷಿತ ವೃತ್ತಿಯನ್ನು ಅವಲಂಬಿಸಿರುವ ಸಮುದಾಯಗಳ ಸಾಮಾಜಿಕ ಮತ್ತು ಆರ್ಥಿಕ ಸ್ಥಿತಿಗತಿಯನ್ನು ಕೂಲಂಕ್ರಷವಾಗಿ ಅಧ್ಯಯನ ಮಾಡಲು ಪ್ರಯತ್ನಿಸಲಾಗಿದೆ.

೩. ಜಾಗತೀಕರಣದ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರ ಸಮುದಾಯಗಳ ಸಮಸ್ಯೆಗಳಾವುವು? ಎಂಬುದನ್ನು ಗುರುತಿಸುವುದು ಮತ್ತು ಅವುಗಳಿಗೆ ನಿವಾರಣೋಪಾಯಗಳನ್ನು ಸೂಚಿಸುವುದು.

೪. ಅಧುನೀಕರಣ ಮತ್ತು ಕೈಗಾರಿಕೀಕರಣಗಳು ಹುಟ್ಟು ಹಾಕಿರುವ ವಿವಿಧ ಪರ್ಯಾಯ ಸಾರಿಗೆ ವಿಧಾನಗಳನ್ನು ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರು ಎದುರಿಸುವ ಬಗೆ ಹೇಗೆ? ಹಾಗೂ ಅದರ ಅಗತ್ಯ ಮತ್ತು ಸ್ವರೂಪವನ್ನು ಚರ್ಚಿಸುವುದು.

ಅಧ್ಯಯನದ ವಿಧಾನ:

ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಎಲ್ಲಾ ತಾಲೂಕು ಪ್ರದೇಶಗಳು ಬೇರೆ ಬೇರೆ ಸಂಪನ್ಮೂಲಗಳ ಲಭ್ಯತೆಯಿಂದಾಗಿ ತಮ್ಮದೇ ಆದ ಸ್ಥಾನಮಾನಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿವೆ. ಆ ಎಲ್ಲಾ ತಾಲೂಕುಗಳಲ್ಲಿ ರಿಕ್ಷಾ ಸಾರಿಗೆಯ ವಿಧಾನವು ಬಳಕೆಯಲ್ಲಿರುವುದು ಕಂಡು ಬರುತ್ತದೆ. ಆದರೆ ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿಯ ಹೊಸಪೇಟೆ ತಾಲೂಕು ವಿಶಿಷ್ಟವಾದ ಸ್ಥಾನವನ್ನು ಗಳಿಸಿಕೊಂಡು ಅದು ಬೃಹತ್‌ನಗರಗಳಲ್ಲಿ ಕಂಡು ಬರುವ ಎಲ್ಲಾ ಲಕ್ಷಣಗಳನ್ನು ಪಡೆದುಕೊಂಡಿವೆ, ಈ ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲಿರುವ ಜನರ ಜೀವನ ಮಟ್ಟ, ತಲಾ ಆದಾಯ, ಉದ್ಯೋಗ, ಶಿಕ್ಷಣ, ಸಾರಿಗೆ ಮತ್ತು ಬ್ಯಾಂಕಿಂಗ್ ಇತ್ಯಾದಿಗಳಲ್ಲಿ ಬೆಳವಣಿಗೆಯ ಮಟ್ಟವು ಸಹ ಎಲ್ಲಾ ತಾಲೂಕುಗಳಿಗಿಂತ ಹೆಚ್ಚಾಗಿರುವುದು ಕಂಡು ಬರುತ್ತದೆ. ಈ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಹತ್ತಾರು ವರ್ಷಗಳಿಂದ ಒಂದೇ ವೃತ್ತಿಗೆ ಜೋತು ಬಿದ್ದು, ತಮ್ಮ ಜೀವನದ ವಿಧಿ-ವಿಧಾನಗಳನ್ನು ರೂಪಿಸಿಕೊಳ್ಳುತ್ತಿರುವ ಸೈಕಲ್ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕ ಸಮುದಾಯಗಳ ಮೇಲೆ ಆಗಿರುವ ಒಳ್ಳೆಯ ಮತ್ತು ಕೆಟ್ಟ ಪರಿಣಾಮಗಳನ್ನು ತಿಳಿದುಕೊಳ್ಳುವುದು ಅವಶ್ಯಕವಾಗಿದೆ. ಸಮಯದ ಮಿತಿಯನ್ನು ಗಮನದಲ್ಲಿಟ್ಟುಕೊಂಡು ಕೇವಲ ಹೊಸಪೇಟೆ ಪಟ್ಟಣದಲ್ಲೆ ನೆಲೆನಿಂತಿರುವ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕ ಸಮುದಾಯಗಳ ಅಧ್ಯಯನವನ್ನು ಕೈಗೊಳ್ಳಲಾಗಿದೆ.

ಹೊಸಪೇಟೆ ಪಟ್ಟಣದ ನಿಗದಿತ ಕ್ಷೇತ್ರದಲ್ಲಿನ ಸೈಕಲ್ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರ ಸಾಮಾಜಿಕ ಮತ್ತು ಆರ್ಥಿಕ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಯನ್ನು ಇದೊಂದು ನಿದರ್ಶನಾತ್ಮಕ ***(Emperical)*** ಮಾದರಿಯ ಅಧ್ಯಯನವಾಗಿದೆ. ನಮ್ಮ ಅಧ್ಯಯನವು ವಿವಿಧ ಉದ್ದೇಶಗಳನ್ನು ಗಮನದಲ್ಲಿಟ್ಟುಕೊಂಡು, ಕ್ಷೇತ್ರಕಾರ್ಯಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಸುಮಾರು ಐದುನೂರಕ್ಕೂ ಹೆಚ್ಚು ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರ್ನ ಪರಿಸರದಲ್ಲಿ ಅಧ್ಯಯನದ ಅನುಕೂಲಕ್ಕಾಗಿ ಕೇವಲ ೫೦ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರ ಸಮುದಾಯಗಳನ್ನು ಆಯ್ಕೆ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳಲಾಗಿದೆ. ಏಕೆಂದರೆ ಅಧ್ಯಯನದ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯು ಕಿರಿದಾದಂತೆ ಆಯಾ ಕ್ಷೇತ್ರಗಳಲ್ಲಿರುವ ಸೂಕ್ಷ್ಮ ವಿಚಾರಗಳನ್ನು

ತಿಳಿದುಕೊಳ್ಳಲು ಸಾಧ್ಯವಾಗುತ್ತದೆಂಬ ನಂಬಿಕೆಯಿಂದ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕ ಸಮುದಾಯಗಳನ್ನು ಆಯ್ಕೆಮಾಡಲಾಗಿದೆ ಇದರಲ್ಲಿ ಅವರ ಶಿಕ್ಷಣ, ಆರೋಗ್ಯ, ಉದ್ಯೋಗ, ಜಾತಿ, ದುಡಿಮೆ, ವಸತಿ, ಆಹಾರ ಮತ್ತು ಉಡುಪುಗಳ ಬಗ್ಗೆ ತಿಳಿಯಲು ಪ್ರಯತ್ನಿಸಲಾಗಿದೆ.

ಮೇಲ್ಕಾಣಿಸಿದ ಎಲ್ಲಾ ವಿಷಯಗಳನ್ನು ಕೂಲಂಕುಷವಾಗಿ ತಿಳಿದುಕೊಳ್ಳಲು ೫೦ ಅಂಶಗಳ ಪ್ರಶ್ನಾವಳಿಯನ್ನು ತಯಾರಿಸಿ ರಿಕ್ಷಾಸಮುದಾಯಗಳಿಂದ ಮಾಹಿತಿಯನ್ನು ಸಂಗ್ರಹಿಸಲಾಗಿದೆ. ರಿಕ್ಷಾ ಕುಟುಂಬಗಳ ಸದಸ್ಯರ ಸಾಮಾಜಿಕ ಮತ್ತು ಆರ್ಥಿಕ ಸಂಬಂಧವನ್ನು ಮನದಟ್ಟು ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳಲು ಅವರೊಂದಿಗೆ ಒಡನಾಟವನ್ನು ಬೆಳೆಸಿ, ಅವರು ಉಪಯೋಗಿಸುವ ಆಹಾರ ದೈನಂದಿಕ ಸಾಮಾನುಗಳ ಬಳಕೆ, ಕುಟುಂಬದ ಸಂಬಂಧಗಳು ಮತ್ತು ವಸತಿಗಳ ನೈಜ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಯನ್ನು ತಿಳಿಯಲು ಅವರ ಆಂತರಿಕ ವಿಷಯಗಳ ಕಡೆಗೆ ಗಮನಹರಿಸಲಾಗಿದೆ. ಇಂತಹ ಎಲ್ಲಾ ಮೂಲಗಳಿಂದ ದೊರೆತ ಮೌಖಿಕ ಮತ್ತು ಅನುಭಾವಾತ್ಮಕವಾಗಿ ದೊರೆತ ಮಾಹಿತಿಗಳನ್ನು ಮುಖ್ಯ ಆಕರವಾಗಿಟ್ಟುಕೊಂಡು ಪ್ರಸ್ತುತ ನಿಬಂಧದ ಕಾರ್ಯವನ್ನು ರಚಿಸಲಾಗಿದೆ. ನಮ್ಮ ಅಧ್ಯಯನಕ್ಕೆ ಮೀಸಲಾದ ನಿರ್ದಿಷ್ಟ ಕ್ಷೇತ್ರದ ಬಗ್ಗೆ ಭೌಗೋಳಿಕ, ಪ್ರಾಕೃತಿಕ ಮತ್ತು ರಚನಾತ್ಮಕ ವೈವಿಧ್ಯತೆಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಅಂಕಿ ಅಂಶಗಳನ್ನು ಬೇರೆ ಬೇರೆ ಪ್ರಾಥಮಿಕ ಹಾಗೂ ಅನುಷಾಂಗಿಕ ***(Secondary)*** ಮೂಲಗಳಿಂದ ಪಡೆದುಕೊಳ್ಳಲಾಗಿದೆ.

ಅಧ್ಯಯನದ ಸಮಯ ಮತ್ತು ಸಮಯೇತರ ಇತಿ–ಮಿತಿಗಳನ್ನು ಗಮನದಲ್ಲಿಟ್ಟುಕೊಂಡು ಪ್ರಸ್ತುತ ನಿಬಂಧದ ಸ್ಪಷ್ಟತೆಗಾಗಿ ಆಯ್ಕೆ ಮಾಡಿಕೊಂಡ ೫೦ ಸೈಕಲ್ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರನ್ನು ಹೊಸಪೇಟೆ ನಗರದ ——→

೧) ರೈಲ್ವೆ ಸ್ಟೇಷನ್	೬) ಚೆಕ್ ಪೋಸ್ಟ್
೨) ಬಸ್ ನಿಲ್ದಾಣ	೭) ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಆಸ್ಪತ್ರೆ
೩) ಮೂರು ಅಂಗಡಿ ಸರ್ಕಲ್	೮) ವಿಜಯನಗರ ಕಾಲೇಜ್
೪) ಬಳ್ಳಾರಿ ಸರ್ಕಲ್	೯) ಬ್ಯಾಂಕುಗಳು ಮತ್ತು
೫) ವಾಲ್ಮೀಕಿ ಸರ್ಕಲ್	೧೦)ಮಾರುಕಟ್ಟೆ ಪ್ರದೇಶಗಳಿಂದ

ತಲಾ ಐದು ರಿಕ್ಷಾ ಚಾಲಕರನ್ನು ಆಯ್ದುಕೊಂಡು, ಅವರಿಂದ ವಿವಿಧ ವಿಷಯಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಮಾಹಿತಿಯನ್ನು ಸಂಗ್ರಹಿಸಲಾಗಿದೆ. ನಮ್ಮ ಅಧ್ಯಯನಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದ ಕ್ಷೇತ್ರ ಕಾರ್ಯವು ೨೦–೧೦–೨೦೦೧ ರಿಂದ ೨೯–೧೦–೨೦೦೧ ರ ವರೆಗೆ ಕೈಗೊಳ್ಳಲಾಗಿದ್ದು ಆ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ವಿವಿಧ ಅಧಿಕಾರಿ ವರ್ಗಗಳನ್ನು ಭೇಟಿಯಾಗಿ ಅವರಿಂದ ರಿಕ್ಷಾವೃತ್ತಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದ ವಿಚಾರವನ್ನು ಧ್ವನಿಮುದ್ರಿಸಿಕೊಳ್ಳಲಾಗಿದೆ ಹಾಗೂ ಸಹಾಯ–ಸೌಲಭ್ಯಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಮಾಹಿತಿಯನ್ನು ಮತ್ತು ಅವರ ಬದುಕಿನ ವಿವಿಧ ಛಾಯಾ ಚಿತ್ರಗಳನ್ನು ಸೆರೆಹಿಡಿಯಲಾಗಿದೆ.

ಅಧ್ಯಾಯಗಳ ವಿನ್ಯಾಸ:

"ಉದ್ಯೋಗಂ ಪುರುಷ ಲಕ್ಷಣಂ" ಎಂಬುದು ಮಾನವ ಸಂಸ್ಕೃತಿಯ ಒಂದು ನಿರ್ಧಾರಕ ಘಟ್ಟವೆಂದೂ ಭಾವಿಸಲಾಗಿದೆ. ಈ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ವೈಜ್ಞಾನಿಕ ದೃಷ್ಟಿ - ಧೋರಣೆಗಳ ಸಹಿತ ಕ್ಷೇತ್ರ ಕಾರ್ಯಕ್ಕೆ ಹೆಚ್ಚು ಪ್ರಾಧಾನ್ಯತೆಯನ್ನು ಕೊಟ್ಟು ಸಾಂಪ್ರದಾಯಿಕ ಮತ್ತು ವೈಜ್ಞಾನಿಕತೆಯನ್ನು ಆಧಾರವನ್ನಾಗಿಟ್ಟುಕೊಂಡು ಇಲ್ಲಿನ ಅಧ್ಯಯನಗಳನ್ನು ವಿಶ್ಲೇಷಿಸಲಾಗಿದೆ.

"ಉದ್ಯೋಗ"ವೆಂಬುದು ಮಾನವ ಸಮುದಾಯದ ಜೀವಂತ ಹೊಳೆಯುವಿಕೆ. ಅದು ಸಹಸ್ರಾರು ವರ್ಷಗಳಿಂದಲೂ ತಲೆಮಾರಿನಿಂದ ತಲೆಮಾರಿಗೆ ಸಾಗಿಬಂದ ಜನರ ಕ್ರಿಯಾತ್ಮಕ, ಭಾವನಾತ್ಮಕ ಮತ್ತು ಕಲಾತ್ಮಕ ಬದುಕಿಗೆ ಹಿಡಿದ ಕೈಗನ್ನಡಿ ಎನ್ನಬಹುದು. ಭಾರತದ ವೃತ್ತಿ ಪರಂಪರೆಯಲ್ಲಿ ತನ್ನ ಮಹತ್ವವನ್ನು ಕಳೆದುಕೊಂಡು ವಿನಾಶದ ಅಂಚಿನಲ್ಲಿರುವ ರಿಕ್ಷಾ ಸಮುದಾಯಗಳನ್ನು ಆಧಾರವಾಗಿಟ್ಟುಕೊಂಡು ಅಧ್ಯಯನ ಮಾಡಿ ಖಚಿತಗೊಂಡ ಚರ್ಚೆ, ಗೋಷ್ಠಿ, ಸಂವಾದ ಮತ್ತು ನಿಬಂಧಗಳು ಅಕ್ಷರ ಲೋಕದಲ್ಲಿ ಕಡಿಮೆ ಎನ್ನಬಹುದು. ಅದು ಕನ್ನಡದಲ್ಲಿ ಇನ್ನೂ ವಿರಳ. ಯಾವುದೇ ಒಂದು ಜನಾಂಗದ ಸಂಸ್ಕೃತಿಯು ನಿಂತ ನೀರಲ್ಲ. ಅದು ಹರಿಯುತ್ತಿರುವ ನೀರು. ನಿತ್ಯ ಪರಿವರ್ತನಾ ಶೀಲವಾದಾಗ ಮಾತ್ರ ಆರೋಗ್ಯಕರವಾಗಿರುವುದಲ್ಲದೇ, ಸಮಾಜದಲ್ಲಿ ಶಾಂತಿ –ಸಹಕಾರ ಮತ್ತು ಸಹಬಾಳ್ವೆಯನ್ನು ಕಾಣಲು ಸಾಧ್ಯವಾಗುತ್ತದೆ. ಈ ದೃಷ್ಟಿಯಲ್ಲಿ ಹೊಸಪೇಟೆ ನಗರದಲ್ಲಿ ಕೈಗೊಂಡಿರುವ ಕ್ಷೇತ್ರ ಕಾರ್ಯದ ಪ್ರತಿಫಲವೇ ರಿಕ್ಷಾ ಚಾಲಕರ ಆರ್ಥಿಕ ಸ್ಥಿತಿ–ಗತಿಯೆಂಬ ನಿಬಂಧ ಮೂಲವಾಗಿದೆ. ಇದಕ್ಕೆ ಕೆಲವು ಪ್ರಕಟಿತ ಸಾಹಿತ್ಯದ ನೆರವನ್ನು ಪಡೆದು ರೂಪಗೊಂಡ ಸಂಶೋಧನಾ ಕಿರುನಿಬಂಧವನ್ನು ಐದು ಭಾಗಗಳಾಗಿ ವಿಂಗಡಿಸಲಾಗಿದೆ.

ಅಧ್ಯಾಯ ಒಂದರಲ್ಲಿ ಅಧ್ಯಯನದ ಉದ್ದೇಶ, ವ್ಯಾಪ್ತಿ, ಅಧ್ಯಯನದ ವಿಧಾನ ಹಾಗೂ ಅಧ್ಯಾಯಗಳ ವಿನ್ಯಾಸಗಳನ್ನು ಮಂಡಿಸಲಾಗಿದೆ.

ಅಧ್ಯಾಯ ಎರಡರಲ್ಲಿ ಸೈಕಲ್ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರೆಂದರೆ ಯಾರು? ಅವರ ಸಾಮಾಜಿಕ ಸ್ಥಾನಮಾನ ಯಾವ ರೀತಿಯಲ್ಲಿದೆ, ಕುಟುಂಬ ವ್ಯವಸ್ಥೆ, ಕ್ಷೇತ್ರದ ಪರಿಚಯ ಮತ್ತು ಅವರ ಸಾಂಸ್ಕೃತಿಕ ಒಳ ಹರಿವು ಯಾವ ರೀತಿ ಸಾಗಿ ಬಂದಿದೆ ಎಂಬುದನ್ನು ಕೂಲಂಕಶವಾಗಿ ಪರಿಶೀಲಿಸಲಾಗಿದೆ.

ಅಧ್ಯಾಯ ಮೂರರಲ್ಲಿ ರಿಕ್ಷಾ ಚಾಲಕ ಸಮುದಾಯಗಳ ಆರ್ಥಿಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ಬಗ್ಗೆ ತಿಳಿಯಲು ಪ್ರಯತ್ನಿಸಲಾಗಿದೆ. ಇದರಲ್ಲಿ ರಿಕ್ಷಾ ಚಾಲಕ ಸಮುದಾಯಗಳ ಶಿಕ್ಷಣ, ಆರೋಗ್ಯ, ಆಹಾರ, ಉಡುಪು, ಹವ್ಯಾಸಗಳು ಮತ್ತು ಅವರ ಉಪಕಸುಬುಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಸೂಕ್ಷ್ಮವಾಗಿ ಅವಲೋಕಿಸಲಾಗಿದೆ.

ಅಧ್ಯಾಯ ನಾಲ್ಕು: ಅಧ್ಯಯನದ ಕೇಂದ್ರ ಭಾಗ ಇದಾಗಿದ್ದು ಸೈಕಲ್ ರಿಕ್ಷಾ ಚಾಲಕರ ಆರ್ಥಿಕ ಸ್ಥಿತಿಗತಿಗಳು ಎಂಬ ಶೀರ್ಷಿಕೆಯನ್ನೊಳಗೊಂಡ ನಿಬಂಧವು ಹೊಸಪೇಟೆ ನಗರದ ರಿಕ್ಷಾ ಚಾಲಕರಲ್ಲಿ ಪ್ರಮುಖವಾಗಿ ಕಂಡು ಬರುವ ಸಮಸ್ಯೆಗಳಾವುವು? ಅವುಗಳ ಸ್ವರೂಪ ಯಾವ ರೀತಿ ಇದೆ? ಅವುಗಳ ಪರಿಹಾರಕ್ಕೆ ಸರ್ಕಾರದ ಕಾರ್ಯ ಯೋಜನೆಗಳಾವುವು ಮತ್ತು ರಿಕ್ಷಾ ಚಾಲಕ ಸಮುದಾಯಗಳೊಂದಿಗೆ ನಮ್ಮ ಸುತ್ತಲಿನ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯು ಹೊಂದಿರುವ ಮನೋಭಾವನೆಗಳನ್ನು ಕುರಿತು ಚರ್ಚಿಸಲಾಗಿದೆ.

ಅಧ್ಯಾಯ ಐದು: ಉಪ ಸಂಹಾರಕ್ಕಾಗಿ ಮೀಸಲಾಗಿರಿಸಿದೆ. ಇದರಲ್ಲಿ ಒಂದನೇ ಅದ್ಯಾಯದಿಂದ ಹಿಡಿದು ನಾಲ್ಕನೇ ಅದ್ಯಾಯಗಳಲ್ಲಿ ಚರ್ಚಿತ ವಿಷಯಗಳ ಮೇಲೆ ಸಂಕ್ಷಿಪ್ತ ಮಾಹಿತಿಯನ್ನು ಕೊಡಲಾಗಿದೆ. ಜೊತೆಗೆ ಮುಖ್ಯ ವಿಷಯಕ್ಕೆ ಸ್ಪಂದಿಸುವ ಮೂಲಕ ಹಲವಾರು ಸಲಹೆ-ಸೂಚನೆಗಳನ್ನು ನೀಡುವ ಪ್ರಯತ್ನವನ್ನು ಮಾಡಲಾಗಿದೆ.

ಅನುಬಂಧದಲ್ಲಿ ಕ್ಷೇತ್ರ ಕಾರ್ಯದ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಸಹಕರಿಸಿದ ಮೌಲ್ಯಯುತವಾದ ವಿಚಾರಗಳನ್ನು ನನ್ನೊಂದಿಗೆ ಹಂಚಿಕೊಂಡ ಕೆಲವು ರಿಕ್ಷಾ ಚಾಲಕರ ವಿಳಾಸ, ಪ್ರಶ್ನಾವಳಿಯ ಮಾದರಿ ಮತ್ತು ಸಹಾಯಕ ಗ್ರಂಥಗಳ ಪಟ್ಟಿಯನ್ನು ಕೊಡಲಾಗಿದೆ.

ಅಧ್ಯಾಯ - ೨

ರಿಕ್ಷಾ ಚಾಲಕರ ಸಾಮಾಜಿಕ ಸ್ಥಾನಮಾನ

ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರ ಸಾಮಾಜಿಕ ಸ್ಥಾನಮಾನ

ಯಾವುದೇ ಒಂದು ವೃತ್ತಿ ಅಥವಾ ಸಮುದಾಯವನ್ನು ಕುರಿತು ಅಧ್ಯಯನ ಮಾಡುವಾಗ ಆಯಾ ವೃತ್ತಿ ಅಥವಾ ಸಮುದಾಯಗಳ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಎಲ್ಲೆಯನ್ನು ಗುರುತಿಸಿಕೊಳ್ಳುವುದು ಅಗತ್ಯ. ಆ ಮೂಲಕ ಉದ್ದೇಶಿತ ವೃತ್ತಿ ಅಥವಾ ಸಮುದಾಯಗಳನ್ನು ಕುರಿತು ಸಮಗ್ರವಾದ ಮಾಹಿತಿಯನ್ನು ತಿಳಿಯಲು ಸಾಧ್ಯವಾಗುತ್ತದೆ. ಈ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಭೌಗೋಳಿಕ, ಸಾಮಾಜಿಕ, ಆರ್ಥಿಕ ಮತ್ತು ಸಾಂಸ್ಕೃತಿಕ ಅಂಶಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದ ವಿವರಗಳು ಅವಶ್ಯಕವೆನಿಸುತ್ತವೆ. ಹೀಗಾಗಿ ಅವುಗಳ ಸವಿವರಗಳೊಂದಿಗೆ ಸಂಶೋಧನೆಗೆ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ವಿಷಯವನ್ನು ವಿಶ್ಲೇಷಣೆಗೆ ಒಳಪಡಿಸಿ ಸಮಸ್ಯೆಗಳನ್ನು ಸರಳೀಕರಿಸುವಂತಹ ನಿವಾರಣೋಪಾಯಗಳನ್ನು ಸೂಚಿಸುವಲ್ಲಿ ಆಯ್ದ ಕ್ಷೇತ್ರದಿಂದ ದೊರೆತ ಮಾಹಿತಿಯು ಪ್ರಮುಖ ಪಾತ್ರವನ್ನು ವಹಿಸುತ್ತದೆ.

ಪ್ರಸ್ತುತ ಅಧ್ಯಯನವನ್ನು ಎರಡು ವಿಭಾಗಗಳಾಗಿ ವಿಂಗಡಿಸಲಾಗಿದ್ದು, ಆರಂಭಿಕ ಹಂತವು ಅಧ್ಯಯನಕ್ಕೆ ಮೀಸಲಾದ ಜಿಲ್ಲೆ ಮತ್ತು ಕ್ಷೇತ್ರದಲ್ಲಿನ ಭೌಗೋಳಿಕ, ಪ್ರಾಕೃತಿಕ ಮತ್ತು ಆಡಳಿತಾತ್ಮಕ ವಿವರಗಳನ್ನು ಸ್ಪಷ್ಟಪಡಿಸುತ್ತದೆ. ಎರಡನೇ ಹಂತದಲ್ಲಿ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕ ಸಮುದಾಯಗಳ ಸಾಮಾಜಿಕ ಮತ್ತು ಸಾಂಸ್ಕೃತಿಕ ಸ್ಥಾನಮಾನಗಳನ್ನು ಕುರಿತು ಮಾಹಿತಿ ನೀಡಲಾಗಿದೆ.

(ಅ)ಕ್ಷೇತ್ರ ಪರಿಚಯ

ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆಯು ಉತ್ತರಭಾಗದ ಕರ್ನಾಟಕದ ಮಧ್ಯ ಭಾಗದಲ್ಲಿದ್ದು ಇದು ೧೫°–೩೦° ಕರ್ನಾಟಕದ ಪೂರ್ವಭಾಗದ ಮಧ್ಯದಲ್ಲಿ ದಕ್ಷಿಣೋತ್ತರವಾಗಿ ಹಬ್ಬಿದೆ. ೧೪°–೩೦° ಮತ್ತು ಉತ್ತರ ಅಕ್ಷಾಂಶ ಹಾಗು ೭೫°–೪೦° ಮತ್ತು ೭೭°–೧೧° ಪೂರ್ವ ರೇಖಾಂಶ ಇವುಗಳ ಮಧ್ಯದಲ್ಲಿದೆ. ಈ ಜಿಲ್ಲೆಯು ಉತ್ತರದಲ್ಲಿ ರಾಯಚೂರು ಜಿಲ್ಲೆ, ಪಶ್ಚಿಮದಲ್ಲಿ ಧಾರವಾಢ ಜಿಲ್ಲೆ, ದಕ್ಷಿಣದಲ್ಲಿ ಚಿತ್ರದುರ್ಗ ಜಿಲ್ಲೆ ಹಾಗು ಪೂರ್ವದಲ್ಲಿ ಆಂಧ್ರಪ್ರದೇಶದ ಕರ್ನೂಲ್ ಜಿಲ್ಲೆ ಮತ್ತು ಅನಂತ್‌ಪುರ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಿಂದ ಸುತ್ತುವರೆದಿದೆ.

ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆಯು ಹೇರಳವಾದ ಪ್ರಾಕೃತಿಕ ಸಂಪತ್ತನ್ನು ಹೊಂದಿದೆ. ಇಲ್ಲಿ ದೊರೆಯುವ ಕಬ್ಬಿಣ ಮತ್ತು ಮ್ಯಾಂಗನೀಸ್ ಅದಿರು ಹೆಚ್ಚು ಗುಣಮಟ್ಟವನ್ನು ಹೊಂದಿರುವುದರಿಂದ ವಿಶ್ವ ಖ್ಯಾತಿಯನ್ನು ಗಳಿಸಿದೆ. ಇದು ಅನೇಕ ರಾಜಮನೆತನಗಳ ಆಳ್ವಿಕೆಯಲ್ಲಿ ವೈಭವದಿಂದ ಮೆರೆದಿದ್ದು. ವಿಶ್ವ ಇತಿಹಾಸಿಕ ಪರಂಪರೆಯಲ್ಲಿ ಒಂದಾದ ವಿಜಯನಗರ ಸಾಮ್ರಾಜ್ಯದ ರಾಜ್ಯಧಾನಿ ಹಂಪಿ ಸ್ಮಾರಕವೂ ಈ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿದೆ. ೧೯೯೭ ರಲ್ಲಿ ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯವು ಹೊಸ ಜಿಲ್ಲೆಗಳನ್ನು ರಚಿಸಿದ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಹರಪನಹಳ್ಳಿ ತಾಲೂಕು ಹೊಸ ಜಿಲ್ಲೆಯಾದ ದಾವಣಗೇರೆಗೆ ಸೇರಿದ್ದರಿಂದ, ಪ್ರಸ್ತುತ ಸನ್ನಿವೇಶದಲ್ಲಿ ೭ ತಾಲೂಕುಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿದೆ. ಬಳ್ಳಾರಿ, ಶಿರುಗುಪ್ಪ, ಹೊಸಪೇಟೆ ಮತ್ತು ಸಂಡೂರನ್ನು ಪೂರ್ವ ಭಾಗದ ತಾಲೂಕುಗಳೆಂದು ಹಾಗು ಹೂವಿನ ಹಡಗಲಿ, ಹಗರಿಬೊಮ್ಮನ ಹಳ್ಳಿ ಮತ್ತು ಕೂಡ್ಲಿಗಿ ಯನ್ನು ಪಶ್ಚಿಮ

ಭಾಗದ ತಾಲೂಕುಗಳೆಂದು ಗುರುತಿಸಲಾಗಿದೆ, ಒಟ್ಟಾರೆಯಾಗಿ ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆಯು ಭೌತಿಕ, ಸಾಮಾಜಿಕ ಮತ್ತು ಸಾಂಸ್ಕೃತಿಕವಾಗಿ ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿಯೇ ವಿಶೇಷತೆ ಪಡೆದಿರುವುದು ಈ ಕೆಳಗಿನ ಕೋಷ್ಟಕದಿಂದ ಅರಿಯ ಬಹುದು.

ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆಯ ವಿಸ್ತೀರ್ಣ, ಜನಸಂಖ್ಯೆ, ವರಮಾನ ಮತ್ತು ಸಾಕ್ಷರತೆಯ ವಿವರ –೧೯೯೧

ಕ್ರ. ಸಂ	ವಿವರಗಳು	ಕರ್ನಾಟಕ	ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆ	ರಾಜ್ಯದ ಮೊತ್ತದಲ್ಲಿ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಪಾಲು
೧	ಭೌಗೋಳಿಕವಿಸ್ತೀರ್ಣ(ಚ.ಕಿ.ಮಿ)	೦೧,೯೧,೭೯೧	೦೮.೪೪೭	೦೮
೨	ಜನಸಂಖ್ಯೆ (ಲಕ್ಷಗಳಲ್ಲಿ)	೪೪೯.೭೭	೧೬.೫೯	೦೯
೩	ಒಟ್ಟು ವರಮಾನ (ಕೋ.ರೂ)	೪೬.೦೫೮	೦೧.೫೭೬	೦೨.೯೧
೪	ತಲಾ ವರಮಾನ (ರೂ.ಗಳಲ್ಲಿ)	೦೯.೩೮೪	೦೮.೫೫೪	–
೫	ಒಟ್ಟು ಸಾಕ್ಷರತೆಯ ಪ್ರಮಾಣ	೫೬.೦೪	೪೫.೮೯	–

೨೦೦೧ ರ ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆಯ ನಿರೀಕ್ಷಿತ ಜನಸಂಖ್ಯೆಯ ವಿವರ

೧೯೯೧ ರ ಪ್ರಕಾರ				೨೦೦೧ ರ ಪ್ರಕಾರ		
ಕ್ರ. ಸಂ	ಕರ್ನಾಟಕ	ಬಳ್ಳಾರಿ	ಸ್ಥಾನ	ಕರ್ನಾಟಕ	ಬಳ್ಳಾರಿ	ಸ್ಥಾನ
೧	೪೪೯.೭೭	೧೬.೫೯	೦೯	೫೫೭.೮೨	೨೧.೭೩	೦೭

ಮೇಲಿನ ಕೋಷ್ಟಕಗಳನ್ನು ಅವಲೋಕಿಸಿದಾಗ ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆಯು ವಿವಿಧ ಸಂಪನ್ಮೂಲಗಳಲ್ಲಿ ವೈವಿಧ್ಯತೆಯನ್ನು ಪಡೆದುಕೊಂಡು ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿಯೇ ವಿಶಿಷ್ಟ ಸ್ಥಾನವನ್ನು ಪಡೆದುಕೊಂಡಿದೆ.

ಹೊಸಪೇಟೆ ತಾಲ್ಲೂಕಿನ ಪರಿಚಯ

ಅಧ್ಯಯನದ ಕ್ಷೇತ್ರವಾದ ಹೊಸಪೇಟೆ ತಾಲ್ಲೂಕು ಐತಿಹಾಸಿಕ ಹಾಗು ಚಾರಿತ್ರಿಕವಾಗಿ ವಿಶ್ವಖ್ಯಾತಿಯನ್ನು ಪಡೆದುಕೊಂಡಿದೆ. ಇತಿಹಾಸ ಪ್ರಸಿದ್ಧ ವಿಜಯನಗರ ಸಾಮ್ರಾಜ್ಯದ ಉನ್ನತಿ ಹಾಗು ಅವನತಿಯನ್ನು ಕಂಡು ಕೊಂಡಿದ್ದು ಈ ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲಿಯೇ. ವಿಜಯನಗರ ಸಾಮ್ರಾಜ್ಯದ ಪ್ರಖ್ಯಾತ ದೊರೆ ಶ್ರೀ ಕೃಷ್ಣದೇವರಾಯನ ಆಳ್ವಿಕೆಯಲ್ಲಿ ಅವನ ತಾಯಿ ನಾಗಲಾಂಬಿಕೆಯ ಚಿರಸ್ಮರಣೆಗಾಗಿ ನಾಗಲಾಪುರ ಎಂಬ ಹೆಸರನ್ನು ಒಂದು ಗ್ರಾಮಕ್ಕೆ ಇಡಲಾಯಿತು. ಕಾಲಕ್ರಮೇಣ ಅದು ಹಲವಾರು ಬದಲಾಣೆಗೆ ಒಳಗಾಗಿ ಹೊಸಪೇಟೆ ಎಂಬ ಹೆಸರು ಪ್ರಾಪ್ತವಾಯಿತು. ಹೀಗೆ ಸಾವಿರಾರು ವರ್ಷಗಳ ಇತಿಹಾಸವನ್ನು ಮೈಗೂಡಿಸಿಕೊಂಡ ಹೊಸಪೇಟೆ ತಾಲ್ಲೂಕು, ದೇಶ ವಿದೇಶಗಳಲ್ಲಿಯು ತನ್ನ ವ್ಯಾಪಾರ, ವಾಣಿಜ್ಯ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳಿಂದ ಪ್ರಖ್ಯಾತಿಯನ್ನು ಪಡೆದು ಕೊಂಡಿತ್ತು ಎಂಬುದು ಅನೇಕ ವಿದೇಶಿ ಬರಹಗಾರರ ಗ್ರಂಥಗಳಿಂದ ಅರಿಯ ಬಹುದು. ಈಗಲೂ ಪ್ರಾಕೃತಿಕ ಸಂಪತ್ತು, ಕೈಗಾರಿಕೆ, ವ್ಯಾಪಾರ, ವಾಣಿಜ್ಯಾತ್ಮಕವಾಗಿ ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯದ ಪ್ರಮುಖ ಕೇಂದ್ರವಾಗಿ ಗುರುತಿಸಲಾಗುತ್ತದೆ.

(ಬ) ಆಡಳಿತಾತ್ಮಕ ಮತ್ತು ಭೌಗೋಳಿಕ ವಿಸ್ತೀರ್ಣ

ಹೊಸಪೇಟೆಯು ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಕೇಂದ್ರ ಸ್ಥಾನದಿಂದ ೬೨ ಕಿ.ಮಿ. ದೂರದಲ್ಲಿದೆ. ರಾಜಧಾನಿ ಬೆಂಗಳೂರಿನಿಂದ ೩೬೦ ಕಿ.ಮಿ ದೂರದಲ್ಲಿರುವ ಹೊಸಪೇಟೆ ತಾಲ್ಲೂಕು ಭೌಗೋಳಿಕವಾಗಿ ೯೪೩ ಚ.ಕಿ.ಮೀ ಗಳಷ್ಟು ವಿಸ್ತೀರ್ಣವುಳ್ಳ ಪ್ರದೇಶವನ್ನು ಹೊಂದಿದೆ. ಈ ತಾಲ್ಲೂಕು ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಒಟ್ಟು ವಿಸ್ತೀರ್ಣದಲ್ಲಿ ೮೪೪ ಚ.ಕಿ.ಮೀ ಅಂದರೆ ಶೇಕಡ ೧೧.೦೫ ರಷ್ಟು (೯೪೩ ಚ.ಕಿ.ಮೀ) ವಿಸ್ತೀರ್ಣವನ್ನು ಹೊಂದಿ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿಯೇ ಅತ್ಯಂತ ಸಣ್ಣ ತಾಲೂಕು ಎಂದು ಪರಿಗಣಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿದೆ. ಇದಕ್ಕೆ ಈಶಾನ್ಯದಲ್ಲಿ ಶಿರುಗುಪ್ಪ, ಪೂರ್ವದಲ್ಲಿ ಬಳ್ಳಾರಿ, ದಕ್ಷಿಣದಲ್ಲಿ ಸಂಡೂರು ಹಾಗು ಪಶ್ಚಿಮ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ಹಗರಿಬೊಮ್ಮನಹಳ್ಳಿ ತಾಲ್ಲೂಕುಗಳನ್ನು ಪಡೆದುಕೊಂಡು, ಅದರ ವಾಯುವ್ಯ ಮತ್ತು ಉತ್ತರ ದಿಕ್ಕುಗಳಲ್ಲಿ ಕೊಪ್ಪಳ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಕೊಪ್ಪಳ ಮತ್ತು ಗಂಗಾವತಿ ತಾಲೂಕುಗಳಿಂದ ಸುತ್ತುವರೆದಿದೆ.

ಆಡಳಿತಾತ್ಮಕ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಪೂರ್ವದತಾಲ್ಲೂಕುಗಳ ಸರಳ ಆಡಳಿತದ ನಿರ್ವಹಣೆಗಾಗಿ ಹೊಸಪೇಟೆ ತಾಲೂಕನ್ನು ಉಪವಿಭಾಗ ಕೇಂದ್ರವಾಗಿ ಮಾಡಲಾಗಿದೆ. ೧೯೯೩ ರ ಕರ್ನಾಟಕ ಪಂಚಾಯತ್ ರಾಜ್ಯ ಕಾಯ್ದೆಯ ಪ್ರಕಾರ ಅಧಿಕಾರ ವಿಕೇಂದ್ರೀಕರಣದ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಈ ತಾಲೂಕನ್ನು ಹೊಸಪೇಟೆ ಪಟ್ಟಣ, ಮರಿಯಮ್ಮನಹಳ್ಳಿ, ಕಮಲಾಪುರ ಮತ್ತು ಕಂಪ್ಲಿಗಳನ್ನು ಒಳಗೊಂಡಂತೆ ೪ ಹೋಬಳಿಗಳಾಗಿ ಅಧಿಕಾರಗಳನ್ನು ವಿಗಂಡಿಸಲಾಗಿದೆ. ಸರಳ ಮತ್ತು ಕ್ರಿಯಾತ್ಮಕ ಆಡಳಿತಕ್ಕಾಗಿ ಹೊಸಪೇಟೆ ನಗರಾಭಿವೃದ್ಧಿ ಪ್ರಾಧಿಕಾರ, ನಗರಸಭೆ ಮತ್ತು ಒಟ್ಟು ೨೩ ಗ್ರಾಮ ಪಂಚಾಯಿತಿಗಳು ಆಡಳಿತದ ಅನುಕೂಲಕ್ಕಾಗಿ ವಿಂಗಡಿಸಲಾಗಿದೆ.

(ಕ) ನೈಸರ್ಗಿಕ ಸಂಪನ್ಮೂಲಗಳು

ಹೊಸಪೇಟೆ ತಾಲೂಕು ಹೇರಳವಾದ ನೈಸರ್ಗಿಕ ಸಂಪತ್ತನ್ನು ಹೊಂದಿದೆ ಇಲ್ಲಿ ಉತ್ಕೃಷ್ಟವಾದ ಕಬ್ಬಿಣ ಮತ್ತು ಮ್ಯಾಂಗನೀಸ್ ಅದಿರನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದು, ವಿಶ್ವದ ಹಲವಾರು ರಾಷ್ಟ್ರಗಳಿಗೆ ರಫ್ತು ಮಾಡುವ ಮೂಲಕ ವಿಶ್ವ ಮಾನ್ಯತೆಯನ್ನು ಪಡೆದು ಕೊಂಡಿದೆ. ಜಲಸಂಪನ್ಮೂಲ, ಭೂಸಂಪತ್ತು, ಕೈಗಾರಿಕೆಗಳು, ಬ್ಯಾಂಕಿಂಗ್, ಆಸ್ಪತ್ರೆಗಳ ಸಂಕ್ಷಿಪ್ತ ಪರಿಚಯವನ್ನು ಈ ಅಧ್ಯಾಯದಲ್ಲಿ ಮಾಡಲಾಗಿದೆ.

(೧) ಜಲಸಂಪನ್ಮೂಲಗಳು .

ಹೊಸಪೇಟೆ ತಾಲ್ಲೂಕು ಹೇರಳವಾದ ಜಲಸಂಪನ್ಮೂಲವನ್ನು ಹೊಂದಿದೆ. ಭಾರತ ದೇಶದ ಅಂತರ್‌ರಾಜ್ಯ ನೀರಾವರಿ ಯೋಜನೆಯ ಅಡಿಯಲ್ಲಿ ೧೯೫೩ ರಲ್ಲಿ ತುಂಗಭದ್ರಾವಿವಿಧೋದ್ದೇಶ ನೀರಾವರಿ ಯೋಜನೆಗಾಗಿ ಬೃಹತ್ಪ್ರಮಾಣದ ಆಣೆಕಟ್ಟನ್ನು ಕಟ್ಟಲಾಗಿದೆ, ಪ್ರಾರಂಭದಲ್ಲಿ ಅದರ ನೀರಾವರಿ ಸಾಮರ್ಥ್ಯವು ೧೩೩ ಟಿ.ಎಂ.ಸಿ ಇತ್ತು ಆದರೆ ಇತ್ತೀಚಿನ ದಿನಗಳಲ್ಲಿ ಅದರ ಪ್ರಮಾಣವು ಕಡಿಮೆಯಾಗುತ್ತಾ ಸಾಗಿರುವುದನ್ನು ಕೆಳಗಿನ ಕೋಷ್ಟಕದಿಂದ ತಿಳಿಯಬಹುದು.

ಕ್ರ.ಸಂ	ವರ್ಷಗಳು	ತುಂಗಭದ್ರಾ ಜಲಾಶಯದ ನೀರಿನ ಸಂಗ್ರಹ ಸಾಮರ್ಥ್ಯ
೧	೧೯೫೩	೧೩೩. ಟಿ.ಎಂ.ಸಿ
೨	೧೯೭೨	೧೨೫.೧೫೨ ಟಿ.ಎಂ.ಸಿ
೩	೧೯೭೮	೧೧೭.೭೬೪ ಟಿ.ಎಮ್.ಸಿ
೪	೧೯೮೧	೧೧೫.೬೮೦ ಟಿ.ಎಂ.ಸಿ
೫	೧೯೮೫	೧೧೧.೪೮೦ ಟಿ.ಎಂ.ಸಿ
೬	೧೯೯೫(ನಿರೀಕ್ಷಿತ)	೧೦೪.೦೦೦ ಟಿ.ಎಂ.ಸಿ

ತುಂಗಭದ್ರಾ ಆಣೆಕಟ್ಟಿನ ನಿರ್ಮಾಣದೊಂದಿಗೆ ಮಳೆ ಆಧಾರಿತ ಭೂಪ್ರದೇಶವು ನೀರಾವರಿ ಪ್ರದೇಶವಾಗಿ ಪರಿವರ್ತನೆಗೊಂಡಿತು. ಅದರ ನೀರಾವರಿಯ ಕೃಷಿ ಸಾಮರ್ಥ್ಯವು ೧೩ ಲಕ್ಷ ಎಕರೆಗಳಷ್ಟು ಇದೆ. ಅದರಲ್ಲಿ ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಪಾಲು ಕೇವಲ ೩.೧ ಲಕ್ಷ ಎಕರೆಗಳಷ್ಟು (ಶೇ ೨೩.೮೪) ಮಾತ್ರ ಇರುತ್ತದೆ. ಇದರ ಜೊತೆಗೆ ವಿವಿಧ ಕೆರೆಗಳು ಮತ್ತು ಹಳ್ಳಗಳು ಸಹ ಕೃಷಿ ನೀರಾವರಿಗೆ ಸಹಾಯಕವಾಗಿವೆ. ಅವುಗಳನ್ನು ಈ ಕೆಳಗಿನ ಕೋಷ್ಟಕದಿಂದ ತಿಳಿಯ ಬಹುದು:-

ಹೊಸಪೇಟೆ ತಾಲ್ಲೂಕಿನ ಕೆರೆಗಳು ಮತ್ತು ಹಳ್ಳಗಳ ವಿವರ

ಕೆರೆಗಳು	ಹಳ್ಳಗಳು
(೧) ಡಣಾಯಕನ ಕೆರೆ	(೧) ನಾರೀಹಳ್ಳ
(೨) ಕಮಲಾಪುರ ಕೆರೆ	(೨) ಅಗಸರ ಹಳ್ಳ
(೩) ಜಂಬಯ್ಯನ ಕೆರೆ	(೩) ಹಿರೇಹಳ್ಳ
(೪) ಪೋತಲ ಕಟ್ಟೆ ಕೆರೆ (ಅಂಕ ಸಮುದ್ರ)	(೪) ಗೊಗಿಯರ ಹಳ್ಳ
(೫) ನಂದಿಬಂಡೆ ಕೆರೆ	(೫) ಬಾಲೀಕ್ಕೆರೆ ಹಳ್ಳ
(೬) ರಾಮಲಿಂಗ ಕೆರೆ (ರಾಮಸಾಗರ)	(೬) ಕಾಸೀಹಳ್ಳ (ಚಿನ್ನಪುರ ಹಳ್ಳ)
(೭) ರಾಯನ ಕೆರೆ	

ಮೇಲ್ಕಾಣಿಸಿದ ನೀರಾವರಿಯ ಎಲ್ಲಾ ಮೂಲಗಳಿಂದಲೂ ಹೊಸಪೇಟೆ ತಾಲ್ಲೂಕಿನ ಭೂ ಪ್ರದೇಶವೂ ನೀರಾವರಿಯ ಸಾಮರ್ಥ್ಯವನ್ನು ಹೊಂದಿರುವ ಬಗ್ಗೆ ಈ ಕೆಳಗಿನ ಕೋಷ್ಟಕವು ಸ್ಪಷ್ಟ ಪಡಿಸುತ್ತದೆ.

ತಾಲ್ಲೂಕಿನ ನೀರಾವರಿ ಪ್ರದೇಶದ ವಿವರ

ಭೌಗೋಳಿಕ ವಿಸ್ತೀರ್ಣ	ಕಾಲುವೆ	ಕೆರೆ	ಬಾವಿ	ಕೊಳವೆ ಬಾವಿ	ಇತರೆ	ಒಟ್ಟು
೯೩೩೭೪	೧೪೬೧೫	೨೧.೯೮	೨೩೭೯	೧೩೯	೧೬೯೪	೨೧೨೨೫
	೧೫.೭	೨.೪೨	೨.೬೨	೦.೨	೧.೯೮	೨೩.೧೨

(೨) ಭೂ ಸಂಪತ್ತು

ಹೊಸಪೇಟೆ ತಾಲ್ಲೂಕು ಫಲವತ್ತಾದ ಭೂ ಸಂಪತ್ತನ್ನು ಹೊಂದಿದೆ. ಈ ತಾಲ್ಲೂಕಿನಲ್ಲಿ ಕಪ್ಪು ಮಿಶ್ರಿತ ಮತ್ತು ಕೆಂಪು ಮಣ್ಣಿನ ಭೂಮಿಯು ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ಕಂಡು ಬರುತ್ತದೆ. ಇಲ್ಲಿ ಯತೇಚ್ಛವಾಗಿ ಕಬ್ಬು, ಭತ್ತ, ತೆಂಗು, ಬಾಳೆ, ತಾಳೆ ಮುಂತಾದ ತೋಟಗಾರಿಕೆ ಬೆಳೆಗಳ ಜೊತೆಗೆ ಶುಷ್ಕ ಬೆಳೆಗಳಾದ ಜೋಳ, ಮೆಕ್ಕೆಜೋಳ, ರಾಗಿ ಸಜ್ಜೆ ಮತ್ತು ದ್ವಿದಳ ಧಾನ್ಯಗಳನ್ನು ಬೆಳೆಯುವುದು ಕಂಡುಬರುತ್ತದೆ. ಇವುಗಳಿಂದ ಹೊಸಪೇಟೆ ತಾಲ್ಲೂಕು ವ್ಯಾಪಾರ ಮತ್ತು ವಾಣಿಜ್ಯದ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಪ್ರಗತಿ ಸಾಧಿಸಲು ಸಹಕಾರಿಯಾಗಿದೆ.

ಹೊಸಪೇಟೆ ತಾಲ್ಲೂಕಿನ ಭೂಸಂಪತ್ತು ಮತ್ತು ನೀರಾವರಿ ಸಾಮರ್ಥ್ಯವನ್ನು ಕೆಳಗಿನ ಕೋಷ್ಟಕಗಳಿಂದಾಗಿ ಪ್ರತ್ಯೇಕವಾಗಿ ನೋಡಲಾಗಿದೆ. ಹೊಸಪೇಟೆ ತಾಲ್ಲೂಕಿನ ಒಟ್ಟು ಭೂ ಸಂಪತ್ತನ್ನು ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಒಟ್ಟು ಭೂ ಪ್ರದೇಶದೊಂದಿಗೆ ಕೆಳಗಿನ ಕೋಷ್ಟಕದಲ್ಲಿ ಹೋಲಿಕೆ ಮಾಡಲಾಗಿದೆ :-

ಕ್ರ. ಸಂ	ಪ್ರದೇಶವಾರು ಭೂ ವಿಂಗಡನೆ	ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆ	ಹೊಸಪೇಟೆ ತಾಲ್ಲೂಕು
೧	ಅರಣ್ಯ ಸಂಪತ್ತು	೧,೯೨೪೭ ಹೆಕ್ಟರ್	೨೪.೬೭೦ ಹೆಕ್ಟರ್
೨	ಸಣ್ಣ ಭೂ ಹಿಡುವಳಿ (೧-೨ ಹೆಕ್ಟರ್)	೧೨.೮೩೬೧ ಹೆಕ್ಟರ್	೧೭.೪೯೩ ಹೆಕ್ಟರ್
೩	ಮಧ್ಯಮ ಭೂ ಹಿಡುವಳಿ (೨-೧೦ ಹೆಕ್ಟರ್)	೩೮.೬೧೩೩ ಹೆಕ್ಟರ್	೨೪.೭೫೮ ಹೆಕ್ಟರ್
೪	ದೊಡ್ಡ ಹಿಡುವಳಿ (೧೦ ಹೆಕ್ಟರ್ ಗಿಂತ ಹೆಚ್ಚು)	೧೨,೧೦.೪೯ ಹೆಕ್ಟರ್	೩೩.೭೮ ಹೆಕ್ಟರ್
೫	ನೀರಾವರಿ ಪ್ರದೇಶ	೧೭,೬೯೧೦ ಹೆಕ್ಟರ್	೨೧೦೨೫ ಹೆಕ್ಟರ್

ಹೊಸಪೇಟೆ ತಾಲ್ಲೂಕಿನಲ್ಲಿ ಲಭ್ಯವಿರುವ ಭೂ ಪ್ರದೇಶದ ಬಳಕೆಯ ಪ್ರವೃತ್ತಿಯನ್ನು ಈ ಕೆಳಗಿನ ಕೋಷ್ಟಕವು ಸ್ಪಷ್ಟಪಡಿಸುತ್ತದೆ.

ತಾಲ್ಲೂಕಿನ ಭೂ ಬಳಕೆಯ ವಿವರಗಳು

ಭೌಗೋಳಿಕ ವಿಸ್ತೀರ್ಣ (ಹೆಕ್ಟರ್‌ಗಳಲ್ಲಿ)	ಭಿತ್ತನೆ ಯಾಗಿರುವ ನಿವ್ವಳ ಭೂಮಿ (ಹೆಕ್ಟರ್‌ಗಳಲ್ಲಿ)	ಸಾಗುವಳಿಗೆ ಲಭ್ಯವಿಲ್ಲದಿರುವ ಭೂಮಿ (ಹೆಕ್ಟರ್‌ಗಳಲ್ಲಿ)	ಸಾಗುವಳಿ ಯಾಗದಿರುವ ಭೂಮಿ	ಅರಣ್ಯ ಪ್ರದೇಶ	ಬೀಳು ಭೂಮಿ
೬೩೩೭೪	೩೮೧೧೭	೧೪೯೩೫	೭೧೧೦	೨೪೬೭೦	೮೨೪೮೨
–	೪೦.೮೨	–	೭.೬	೧೫.೬	೮.೮

(ಕ) ಮಳೆಯ ಪ್ರಮಾಣ

ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಉಷ್ಣಪ್ರದೇಶವೆಂದು ಗುರುತಿಸಲ್ಪಡುವ ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆಯು ಹೆಚ್ಚು ಉಷ್ಣತೆಯಿಂದ ಕೂಡಿದೆ. ಇಲ್ಲಿ ಏಪ್ರಿಲ್ ಹಾಗು ಮೇ ತಿಂಗಳಲ್ಲಿ ೪೫° ರಿಂದ ೪೮° ಸೆಲ್ಸಿಯಸ್ ತಾಪಮಾನಕ್ಕೆ ಉಷ್ಣತೆ ಹೆಚ್ಚಾಗುತ್ತದೆ. ಹೀಗಾಗಿ ಹೊಸಪೇಟೆ ತಾಲ್ಲೂಕು ಸಹ ಬಿಸಿಲಿನ ತಾಪದಿಂದ ಹೊರತಾಗಿಲ್ಲ. ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಎಲ್ಲಾ

ತಾಲೂಕುಗಳಲ್ಲಿರುವ ಅರಣ್ಯಪ್ರದೇಶವೂ ಕೂಡ ಒಂದೇಯಾಗಿರದೆ. ವ್ಯತ್ಯಾಸದಿಂದ ಕೂಡಿದೆ. ಹೀಗಾಗಿ ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಮಳೆ ಬೀಳುವ ಪ್ರಮಾಣವೂಸಹ ಬೇರೆ- ಬೇರೆ ಆಗಿರುವುದನ್ನು ಈ ಕೆಳಗಿನ ಕೋಷ್ಟಕದಲ್ಲಿ ತೋರಿಸಲಾಗಿದೆ.

೨೦೦೦ ವರ್ಷದ ಸರಾಸರಿ ಮಳೆಯ ಪ್ರಮಾಣದ ವಿವರ

ಕ್ರ. ಸಂ	ತಾಲೂಕುಗಳ ಹೆಸರು	ಸರಾಸರಿ ಮಳೆಯ ಪ್ರಮಾಣ ಮಿ ಲಿ . ಮೀಟರ್‌ಗಳಲ್ಲಿ
೧	ಹಡಗಲಿ	೮೪೯.೪
೨	ಸಂಡೂರು	೮೧೨.೧
೩	ಹೊಸಪೇಟೆ	೬೭೨.೪
೪	ಸಿರುಗುಪ್ಪ	೬೪೫.೪
೫	ಕೂಡ್ಲಿಗಿ	೬೨೦.೨
೬	ಹಗರಿಬೊಮ್ಮನಹಳ್ಳಿ	೫೭೯.೬
೭	ಬಳ್ಳಾರಿ	೩೬೧.೪

ಮೇಲಿನ ಕೋಷ್ಟಕವನ್ನು ಗಮನಿಸಿದಾಗ ಅತ್ಯಂತ ಕಡಿಮೆ ಮಳೆ ಬೀಳುವ ಪ್ರದೇಶ ಬಳ್ಳಾರಿಯಾಗಿದೆ. ಜಿಲ್ಲೆಯ ಇತರ ತಾಲೂಕುಗಳು ಒಂದೇ ಸಮನಾದ ಮಳೆಪ್ರಮಾಣವನ್ನು ಪಡೆಯದೆ ಬೇರೆ ಬೇರೆಯಾಗಿರುವುದು ಕಂಡುಬರುತ್ತದೆ.

(೩) ಕೈಗಾರಿಕೆಗಳು

ಹೊಸಪೇಟೆ ತಾಲೂಕಿನ ಸುತ್ತಮುತ್ತ ಇರುವ ಸಂಪನ್ಮೂಲಗಳ ಸದುಪಯೋಗಕ್ಕಾಗಿ ಮಧ್ಯಮ ಮತ್ತು ಬೃಹತ್ ಕೈಗಾರಿಕೆಗಳು ಸ್ಥಾಪನೆಗೊಂಡಿವೆ. ಆ ಎಲ್ಲಾ ಕೈಗಾರಿಕೆಗಳ ಪರಿಣಾಮವು ಹೊಸಪೇಟೆ ನಗರದ ಮೇಲೆ ಉಂಟಾಗಿ ಕೈಗಾರಿಕರಣ, ನಗರೀಕರಣ, ವಾಣಿಜ್ಯ ಮತ್ತು ವ್ಯಾಪಾರಗಳು ಭರದಿಂದ ಸಾಗಲು ಕಾರಣವಾಗಿವೆ. ಅವುಗಳ ವಿವರಗಳನ್ನು ಈ ಕೆಳಗಿನ ಕೋಷ್ಟಕಗಳಿಂದ ತಿಳಿದುಕೊಳ್ಳಬಹುದು.

ಹೊಸಪೇಟೆ ನಗರದಲ್ಲಿ ಕೇಂದ್ರೀಕೃತಗೊಂಡ ಕೈಗಾರಿಕೆಗಳ ವಿವರ

ಕ್ರ.ಸಂ	ಸ್ಥಾಪನ ವರ್ಷ	ಮಾಧ್ಯಮ & ಬೃಹತ್ ಕೈಗಾರಿಕೆಗಳ ಹೆಸರು
೧	೧೯೩೩	ದಿ ಇಂಡಿಯನ್ ಶುಗರ್ ಆಂಡ್ ರಿಫೈನರೀಸ್ ಲಿಮಿಟೆಡ್ ಚಿತ್ರವಾಡ್ಗಿ
೨	೧೯೪೬	ಪಂಪಾಸರ್ ಡಿಸ್ಟಿಲ್ಲರಿ
೩	೧೯೪೭	ತುಂಗಭದ್ರಾಸ್ಟೀಲ್ ಪ್ರಾಡಕ್ಟ್, ಲಿಮಿಟೆಡ್ ಟಿ.ಬಿ.ಡ್ಯಾಂ
೪	೧೯೭೫	ಸರೋಜ ಎಲ್ಲೋಯ್ಸ್ ಆಂಡ್ ಸ್ಟೀಲ್ ಲಿಮಿಟೆಡ್ ಕಾರಿಗನೂರು
೫	೧೯೭೮	ಸಂಡೂರು ಮ್ಯಾಂಗನೀಸ್ ಮತ್ತು ಕಬ್ಬಿಣದ ಅದಿರು ನಿಯಮಿತಿ ವ್ಯಾಸನಕೆರೆ
೬	–	ಹಿಂದುಸ್ಥಾನ ಕೊಕಕೋಲ, ಬಿವರಿಡ್ಜ್ ಪ್ರೈವೇಟ್ ಲಿಮಿಟೆಡ್, ಅನಂತಶಯನ ಗುಡಿ

ಗೊಬ್ಬರ ಕಾರ್ಖಾನೆಗಳ ವಿವರ

ಕ್ರ. ಸಂ	ಹೆಸರುಗಳು
೧	ಮೆಸರ್ಸ್ಸ್ ಇ.ಐ.ಡಿ ಪ್ಯಾರಿ ಲಿಮಿಟೆಡ್
೨	ಮೆಸರ್ಸ್ಸ್, ಶಾ ವಾಲೇಸ್ ಆಂಡ್ ಕಂಪನಿ ಲಿಮಿಟೆಡ್
೩	ಮೆಸರ್ಸ್ಸ್ ರೇಲ್ಲಿಸ್ ಇಂಡಿಯಾ ಲಿಮಿಟೆಡ್
೪	ಪ್ಯಾಕ್ಸ ಲಿಮಿಟೆಡ್
೫	ಕೊಠಾರಿ ಮದ್ರಾಸ್ ಲಿಮಿಟೆಡ್
೬	ಟಿ. ಸ್ಟೇನ್ಸ್ ಕಂಪನಿ ಲಿಮಿಟೆಡ್ (ಪರ್ಟಲೈಸರ್ಸ್, ಅನಾಲಿಟಕಲ್ ಲ್ಯಾಬೊರೇಟರಿ)

ಮೇಲಿನ ಕೋಷ್ಠಕವನ್ನು ಅವಲೋಕಿಸಿದಾಗ ಹೊಸಪೇಟೆ ನಗರದಲ್ಲಿರುವ ಕೈಗಾರಿಕೆಗಳ ಪ್ರಮಾಣವೇ ಅಂತಿಮವಲ್ಲ. ಇನ್ನು ಸಾಕಷ್ಟು ಕೈಗಾರಿಕೆಗಳು. ನಮ್ಮ ಅಂಕಿ –ಅಂಶಗಳ ಸಂಗ್ರಹದಿಂದ ಹೊರಗುಳಿದಿರುವ ಸಾಧ್ಯತೆ ಇದೆ. ಇವುಗಳ ಜೊತೆಗೆ ಅನೇಕ ಗೃಹ ಮತ್ತು ಚಿಕ್ಕ ಕೈಗಾರಿಕೆಗಳು ನಗರದಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿವೆ. ಅವುಗಳಲ್ಲಿ ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ವಿಜಯನಗರ ಫುಡ್ ಪ್ರೊಡಕ್ಟ್(ಸುಂಕಲಾಪುರ), ಗೋಪಾಲ ಕೃಷ್ಣ ನೆಯ್ಗೆ ಮಿಲ್ಲು, ಹೊಸಪೇಟೆ ನೇಕಾರರ ಉತ್ಪತ್ತಿ ಮತ್ತು ಮಾರಾಟ ಸಹಕಾರ ಸಂಘ ಮುಂತಾದವುಗಳನ್ನು ಹೆಸರಿಸಬಹುದು.

ಹೊಸಪೇಟೆ ಪಟ್ಟಣದ ಮೇಲೆ ನೇರ ಪರಿಣಾಮವನ್ನು ಬೀರಿದ ಕೆಲವು ಬೃಹತ್ ಕೈಗಾರಿಕೆಗಳನ್ನು ಈ ಕೆಳಗಿನ ಕೊಷ್ಠಕದಿಂದ ಕಂಡು ಬರುತ್ತದೆ.

ಕ್ರ. ಸಂ	ಹೆಸರು	ನೆಲೆಗೊಂಡಿರುವ ತಾಲ್ಲೂಕು
೧	ಜಿಂದಾಲ್ ವಿಜಯನಗರ ಸ್ಟೀಲ್ ಲಿಮಿಟೆಡ್	ಸಂಡೂರು
೨	ಮುಕುಂದ ವಿಜಯನಗರ ಸ್ಟೀಲ್ ಲಿಮಿಟೆಡ್	ಸಂಡೂರು
೩	ಕಿರ್ಲೋಸ್ಕರ್ ಸ್ಟೀಲ್ ಲಿಮಿಟೆಡ್	ಕೊಪ್ಪಳ
೪	ಕಲ್ಯಾಣಿ ಸ್ಟೀಲ್ ಲಿಮಿಟೆಡ್	ಕೊಪ್ಪಳ
೫	ಚಿತ್ರವಾಡ್ಗಿ ಮತ್ತು ಕಂಪ್ಲಿ ಸಕ್ಕರ ಕಾರ್ಖಾನೆ	ಹೊಸಪೇಟೆ

(೪) ಖನಿಜ ಸಂಪನ್ಮೂಲಗಳ ವಿವರ

ಹೊಸಪೇಟೆ ತಾಲ್ಲೂಕು ಗಣಿ ಸಂಪನ್ಮೂಲದಲ್ಲಿ ಉತ್ಕೃಷ್ಟವಾದ ಕಬ್ಬಿಣ ಮತ್ತು ಇತರೆ ಅದಿರುಗಳಿಂದ ವಿಶ್ವಖ್ಯಾತಿಯನ್ನು ಗಳಿಸಿದೆ. ಹೊಸಪೇಟೆ ತಾಲೂಕಿನ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಲ್ಲಿ ಬರುವ ೮–೧೦ ಕಿ.ಮೀ. ಸುತ್ತಳತೆಯಲ್ಲಿ ಈ ಮೇಲಿನ ಅದಿರುಗಳು ದೊರೆಯುತ್ತವೆ. ಇವುಗಳನ್ನು ಜಪಾನ್, ರೊಮೇನಿಯ, ಇರಾನ್, ಇಂಗ್ಲೆಂಡ್ ಮುಂತಾದ ದೇಶಗಳಿಗೆ ರಫ್ತು ಮಾಡಲಾಗುತ್ತದೆ. ಈ ಕೆಳಗಿನ ಕೋಷ್ಠಕದಿಂದ ಆಯಾ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ದೊರೆಯುವ ಖನಿಜ ಸಂಪತ್ತಿನ ವಿವರಗಳನ್ನು ತಿಳಿಯಬಹುದು.

ಕ್ರ.ಸಂ.	ಹೆಸರುಗಳು	ದೊರೆಯುವ ಪ್ರದೇಶಗಳು	
೧	ಕಬ್ಬಿಣದ ಅದಿರು	೧. ಜಂಬುನಾಥ ಹಳ್ಳಿ ೨. ವ್ಯಾಸನಕೆರೆ ೩. ಕಲ್ಲಹಳ್ಳಿ ೪. ಸಂಕಲಾಪುರಂ	೫. ಕಾರಿಗನೂರು ೬. ಕರಡಿಕೊಳ್ಳ ೭. ರಾಮಗಢ ಬೆಟ್ಟಗಳು ೮. ಎನ್.ಇ.ಬಿ.ವ್ಯಾಪ್ತಿ
೨	ತಾಮ್ರ	ಚಿನ್ನಾಪುರಂ	—
೩	ರೆಡ್ ಓಕರ್	೧. ಜಾಸಿಕುಂಟ ೨. ಜಂಬುನಾಥ ಹಳ್ಳಿ	೩. ವ್ಯಾಸನಕೆರೆ ೪. ಕರಡಿಕೊಳ್ಳ
೪	ಸುಣ್ಣದ ಕಲ್ಲು	೧. ಮೆಟ್ರಿ ೨. ದೇವಲಾಪುರ	೩. ಚೆನ್ನಾಪುರ ೪. ಮಲಪನಗುಡಿ
೫	ಬೆಣಚುಕಲ್ಲು	ಗಾದಿಗನೂರು	

(೫) ಮೂಲ ಸೌಕರ್ಯಗಳು

ಹೊಸಪೇಟೆ ನಗರವು ನಗರೀಕರಣದ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಜನಸಂಖ್ಯೆಯು ಅವ್ಯಾಹತವಾಗಿ ಬೆಳೆಯುತ್ತಾಸಾಗಿದೆ. ಜೊತೆಗೆ ಪ್ರಮುಖ ವ್ಯಾಪಾರ ಕೇಂದ್ರವಾಗಿ ಗುರುತಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿರುವುದರಿಂದ ಬೇರೆ ಬೇರೆ ಪ್ರದೇಶಗಳ ಕೈಗಾರಿಕೋದ್ಯಮಿಗಳನ್ನು, ಕುಶಲ ಕಾರ್ಮಿಕರನ್ನು ಮತ್ತು ಕೈಗಾರಿಕ ಕಾರ್ಮಿಕರನ್ನು ಆಕರ್ಷಿಸುತ್ತಿದೆ. ಈ ಎಲ್ಲಾ ಸಮುದಾಯಗಳಿಗೆ ಶಿಕ್ಷಣ ಆರೋಗ್ಯ, ಬ್ಯಾಂಕು ಮತ್ತು ಸಾರಿಗೆ ಸಮೃದ್ಧಿಯಾಗಿ ಪಡೆದುಕೊಂಡಿರುವುದನ್ನು ಕೆಳಗಿನ ಕೋಷ್ಟಕಗಳಿಂದ ತಿಳಿಯಬಹುದಾಗಿದೆ.

ಹೊಸಪೇಟೆ ನಗರದಲ್ಲಿರುವ ಶೈಕ್ಷಣಿಕ ಸಂಸ್ಥೆಗಳ ವಿವರ

ಕ್ರ.ಸಂ	ವಿವರಗಳು	ಸಂಖ್ಯೆ
೧	ಪ್ರಾಥಮಿಕ ಶಾಲೆ (ಸರ್ಕಾರಿ ಮತ್ತು ಖಾಸಗಿ)	೫೮+೫
೨	ಪ್ರೌಢಶಾಲೆ	೦೩
೩	ಪದವಿ ಪೂರ್ವ ಕಾಲೇಜ್	೦೪
೪	ಪದವಿ ಕಾಲೇಜ್ (ಸರಕಾರಿ ಮತ್ತು ಖಾಸಗಿ)	೦೪
೫	ಪಾಲಿಟೆಕ್ನಿಕ್ ಕಾಲೇಜ್	೦೧
೬	ಐ.ಟಿ.ಐ. ಕಾಲೇಜ್	೦೧
೭	ಆಯುರ್ವೇದ ವೈದ್ಯಕೀಯ ಕಾಲೇಜ್	೦೧

<u>ಹೊಸಪೇಟೆ ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲಿರುವ ವೈದ್ಯಕೀಯ ಸೌಲಭ್ಯಗಳ ವಿವರ</u>

ಕ್ರ.ಸಂ	ವಿವರಗಳು	ಒಟ್ಟು ಸಂಖ್ಯೆ
೧	ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಆಸ್ಪತ್ರೆ	೦೧
೨	ಪ್ರಾಥಮಿಕ ಆರೋಗ್ಯ ಕೇಂದ್ರ	೦೭
೩	ಆರೋಗ್ಯದ ಘಟಕಗಳು	೦೩
೪	ಯು. ಎಫ್. ಡಬ್ಲ್ಯು.ಸಿ	೦೨
೫	ಪಿ.ಪಿ.ಸಿ	೦೧
೬	ಉಪಕೇಂದ್ರಗಳು	೨೭
೭	ಎಲ್. ಸಿ. ಯು	೦೨
೮	ಟಿ. ಬಿ. ಆಸ್ಪತ್ರೆ	೦೧

<u>ಹೊಸಪೇಟೆ ನಗರಕ್ಕೆ ಮಾತ್ರ ಸೀಮಿತವಾದ ವೈದ್ಯಕೀಯ ಸೌಲಭ್ಯಗಳ ವಿವರ</u>

ಕ್ರ.ಸಂ	ವಿವರಗಳು	ಒಟ್ಟು ಸಂಖ್ಯೆ
೧	ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಆಸ್ಪತ್ರೆ	೦೧
೨	ಪ್ರಾಥಮಿಕ ಆರೋಗ್ಯ ಘಟಕ (೧೦,೧೨,೧೬ ನೇ ವಾರ್ಡಗಳಲ್ಲಿವೆ)	೦೩
೩	ಯು.ಎಫ್.ಡಬ್ಲ್ಯು.ಸಿ	೦೧
೪	ಪಿ.ಪಿ.ಸಿ	೦೧
೫	ಎಮ್.ಎಲ್.ಸಿ.ಯು	೦೧
೬	ಟಿ.ಬಿ.ಆಸ್ಪತ್ರೆ	೦೧

<u>ಮಾನವ ಸಂಪನ್ಮೂಲ</u>

ಹೊಸಪೇಟೆ ತಾಲ್ಲೂಕು ಹೊಂದಿರುವ ಜನಸಂಖ್ಯೆಯ ವಿವರಗಳನ್ನು ಈ ಕೆಳಗಿನ ಕೋಷ್ಠಕದಿಂದ ಅರಿಯಬಹುದು.

ವರ್ಷಗಳು	೧೯೯೧ ರ ಪ್ರಕಾರ	೨೦೦೧ ಸಾಲಿನ ನಿರೀಕ್ಷಿತ ಜನಸಂಖ್ಯೆ
ಒಟ್ಟು ಜನಸಂಖ್ಯೆ	೩,೧೨,೮೯೭	೩,೭೫,೪೭೬.೪
ಗಂಡಸರು	೧,೫೯,೩೫೭	೧,೯೧,೨೨೮.೪
ಹೆಂಗಸರು	೧,೫೩,೫೪೦	೧,೮೪,೨೪೮.೦
ಗ್ರಾಮೀಣ ಜನಸಂಖ್ಯೆ	೧,೨೫,೮೫೯	೧,೫೧,೦೩೧.೦
ನಗರ ಜನಸಂಖ್ಯೆ	೧,೮೭,೦೩೮	೨,೨೪,೪೬೦.೦

ಬ್ಯಾಂಕಿಂಗ್ ಸೌಲಭ್ಯ ವಿವರ

ಈ ಕೆಳಗಿನ ಪಟ್ಟಿಯಲ್ಲಿ ಹೊಸಪೇಟೆ ನಗರದಲ್ಲಿ ಮಾತ್ರ ಕೇಂದ್ರೀಕೃತಗೊಂಡ ಬ್ಯಾಂಕ್‌ಗಳ ವಿವರಗಳನ್ನು ತಿಳಿದು ಕೊಳ್ಳಬಹುದು:

ಕ್ರ.ಸಂ	ಹೆಸರು	ಸ್ಥಾಪನೆ
೧	ಹೊಸಪೇಟೆ ನಗರ ಸಹಕಾರಿ ಬ್ಯಾಂಕು	೧೯೧೫
೨	ಜಿ.ಡಿ.ಸಿ.ಸಿ ಬ್ಯಾಂಕು	೧೯೨೦
೩	ಸಿಂಡಿಕೇಟ್ ಬ್ಯಾಂಕ್	೧೯೩೬
೪	ಭೂ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಬ್ಯಾಂಕ್	೧೯೩೮
೫	ಸ್ಟೇಟ್ ಬ್ಯಾಂಕ್ ಆಫ್ ಮೈಸೂರ್ (೨ ಶಾಖೆಗಳು + ೧ ವಿಸ್ತರಣಾ ಶಾಖೆ)	೧೯೫೮
೬	ಬ್ಯಾಂಕ್ ಆಫ್ ಇಂಡಿಯಾ	೧೯೬೨
೭	ಸ್ಟೇಟ್ ಬ್ಯಾಕ್ ಆಫ್ ಇಂಡಿಯಾ	೧೯೬೫
೮	ವೈಶ್ಯ ಬ್ಯಾಂಕ್	೧೯೬೫
೯	ಕೆನರಾ ಬ್ಯಾಂಕ್	೧೯೬೯
೧೦	ಆಂಧ್ರ ಬ್ಯಾಂಕ್	೧೯೭೧
೧೧	ವಿಜಯ ಬ್ಯಾಂಕ್	೧೯೭೩
೧೨	ಕರ್ನಾಟಕ ಬ್ಯಾಂಕ್	೧೯೭೫
೧೩	ಇಂಡಿಯನ್ ಬ್ಯಾಂಕ್	೧೯೭೫
೧೪	ಬ್ಯಾಂಕ್ ಆಫ್ ಮಹಾರಾಷ್ಟ್ರ	೧೯೭೭
೧೫	ಸ್ಟೇಟ್ ಬ್ಯಾಂಕ್ ಆಫ್ ಹೈದರಾಬಾದ್	೧೯೭೭

ಪ್ರವೇಶ

ಶ್ರಮಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದ ಇತಿಹಾಸವು ಅತ್ಯಂತ ಪ್ರಾಚೀನವಾದುದು. ಮಾನವನಲ್ಲಿ ನಿರ್ದಿಷ್ಟವಾದ ನೆಲೆ, ಕುಟುಂಬ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾತ್ರು ಉತ್ಪಾಧನಾ ವಿಧಾನ [ಒಡೆತನ] ಜಾರಿಗೊಂಡನಂತರ ಶ್ರಮದ ಮೌಲ್ಯಕ್ಕೆ ಎಲ್ಲಿಲ್ಲದ ಮಹತ್ವ ಪ್ರಾಪ್ತಿಯಾಯಿತು. ಅದು ಕುಟುಂಬದ ರಕ್ಷಣೆ, ಬೆಳವಣಿಗೆ ಮತ್ತು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ಗತಿಯನ್ನು ನಿರ್ಧರಿಸುವಲ್ಲಿ ಪ್ರಮುಖವೆನಿಸುತ್ತದೆ. ಪ್ರಸ್ತುತ ಅಧ್ಯಯನವು ಶ್ರಮವನ್ನೇ ಅವಲಂಬಿತ ವೃತ್ತಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿರುವುದರಿಂದ ಶ್ರಮ ವೆಂದರೇನು ? ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರು ಯಾರು ? ಅವರ ಜಾತಿ, ವಯಸ್ಸು, ಕುಟುಂಬ ಮತ್ತು ಅವರ ಸಾಮಾಜಕ ಹಾಗು ಸಾಂಸ್ಕೃತಿಕ ಸ್ಥಾನ–ಮಾನಗಳನ್ನು ಕುರಿತು ಮಾಹಿತಿ ನೀಡುತ್ತದೆ.

"ಶ್ರಮ" ಎಂಬುದು ವಸ್ತುಗಳ ಉತ್ಪಾದಕನು ಹಾಗು ಉಪಭೋಗಿಯು ಹೌದು. ಹೀಗಾಗಿ ಉತ್ಪಾದನಾ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ಅಳಿವು, ಉಳಿವು ಶ್ರಮವನ್ನೇ ಅವಲಂಬಿಸಿದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಖ್ಯಾತ ಅರ್ಥಶಾಸ್ತ್ರಜ್ಞರಾದ ಜೆ. ಎಮ್. ಕೇನ್ಸ್‌ರ "ಶ್ರಮಿಕರನ್ನು ಉತ್ಪಾದನಾ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ರಾಜನೆಂತಲೂ, ವೈಜ್ಞಾನಿಕ ಸಮಾಜವಾದದ ಜನಕರಾದ ಕಾರ್ಲ್ ಮಾರ್ಕ್ಸ್‌ರ ಪ್ರಕಾರ ಶ್ರಮವು ಉತ್ಪಾದನಾ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ಮತ್ತು ರಾಷ್ಟ್ರದ ಬೆಳವಣಿಗೆಯ ಬೆನ್ನೆಲುಬು" ಎಂದು ಕರೆದಿದ್ದಾರೆ ಹೀಗಾಗಿ ಆರ್ಥಿಕ ವ್ಯವಸೆಯಲ್ಲಿ 'ಶ್ರಮ' ಎಂಬ ಪದವನ್ನು ಕಾರ್ಮಿಕ, ಕೂಲಿ, ನೌಕರ, ಆಳು, ಕೆಲಸಗಾರ, ಮಾಲಿ ಮುಂತಾದ ನಾಮಪದಗಳಿಂದ ಗುರ್ತಿಸುವ ಮೂಲಕ ವಿಶಾಲ ಅರ್ಥದಲ್ಲಿ ಬಳಸಲಾಗುತ್ತದೆ.

ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ಶ್ರಮವೆಂದರೆ ಹಣದ ಪ್ರತಿಫಲಕ್ಕಾಗಿ ದೈಹಿಕವಾಗಿ ಆಗಲಿ ಅಥವಾ ಬೌದ್ಧಿಕವಾಗಿ ಆಗಲಿ ನಿರ್ವಹಿಸುವ ಕೆಲಸವೆಂದು ಅರ್ಥವಾಗುತ್ತದೆ. ಅಂದರೆ ಹಣದ ಪ್ರತಿಫಲಕ್ಕಾಗಿ ವಿನಿಯೋಗಿಸಿದ ದೈಹಿಕ ಮತ್ತು ಬೌದ್ಧಿಕ ಶ್ರಮದ ಸಾಮರ್ಥ್ಯವನ್ನು ಅರ್ಥಶಾಸ್ತ್ರದ ಪ್ರಕಾರ ನಿಜವಾದ ಶ್ರಮವಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಈ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರನ್ನು ಶ್ರಮಿಕ ಶಕ್ತಿ ಎಂದೂ ಪರಿಭಾವಿಸುತ್ತಾ, ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರೆಂದರೆ "ವ್ಯವಸ್ಥಿತವಾದ ಒಂದು ಜನಸಮುದಾಯದಲ್ಲಿ ತನ್ನ ಜೀವನಕ್ಕೆ ಆಧಾರವಾಗಿ, ಸ್ವಂತ ರಿಕ್ಷಾ ಅಥವಾ ಬಾಡಿಗೆ ರಿಕ್ಷಾವನ್ನು ಆದರಿಸಿ, ಅದರ ಮೂಲಕ ಕುಟುಂಬದ ನಿರ್ವಹಣೆಯನ್ನು ಮಾಡುವ. ತಮ್ಮ ಸೈಕಲ್‌ರಿಕ್ಷಾ ಶ್ರಮ ಸೇವೆಗೆ ಪಡೆಯುವ ಪ್ರತಿಫಲದಿಂದ ಜೀವನವನ್ನು ಸಾಗಿಸುವ ಜನ ಸಮುದಾಯಗಳನ್ನು ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರು" ಎಂದು ಕರೆಯ ಬಹುದು.

ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರ ಸಾಮಾಜಿಕ ಹಿನ್ನೆಲೆ

ಭಾರತೀಯ ಸಮಾಜವು ಅನೇಕ ಧರ್ಮ ಮತ್ತು ನೂರಾರು ಜಾತಿಗಳಿಂದ ಕೂಡಿದೆ ವಿಶ್ವದೆಲ್ಲೆಡೆ ಗೌರವ ಮತ್ತು ಆದರಗಳಿಗೆ ಪಾತ್ರವಾಗಲು ಇದು ಒಂದು ಕಾರಣವೆನ್ನಬಹುದು ಮೂಲತಃ ಭಾರತದೇಶವು ಹಲವಾರು ಬುಡಕಟ್ಟುಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದು, ಪರಕೀಯರ ಆಕ್ರಮಣ ಮತ್ತು ಆಳ್ವಿಕೆಯಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚು ವೈವಿಧ್ಯತೆಯೊಂದಿಗೆ ಸಂಕೀರ್ಣಗೊಳ್ಳುತ್ತಾ, ನಾನಾರೂಪಗಳನ್ನು ಪಡೆದುಕೊಂಡಿತು ಸ್ವಾತಂತ್ರ್ಯ ಭಾರತ ಸರ್ಕಾರವು ಜಾತ್ಯಾತೀತ ಧೋರಣೆಗಳಿಂದ ಅನೇಕ ನೀತಿ–ನಿಯಮ ಹಾಗು ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ಜಾರಿಗೊಳಿಸಿದರೂ ಸಹಾ ಈಗಲು ನಮ್ಮ ಸುತ್ತಲಿನ

ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ಎಲ್ಲಾ ರಂಗಗಳಲ್ಲೂ ಜಾತಿಯು ಪ್ರಮುಖ ಪಾತ್ರವನ್ನು ವಹಿಸುತ್ತದೆ. ಈ ನಿಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ನಮ್ಮ ಅಧ್ಯಯನಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕ ಸಮುದಾಯಗಳಲ್ಲಿ ಅನೇಕ ಧರ್ಮ ಹಾಗೂ ಹಲವಾರು ಜಾತಿ ಸಮುದಾಯಗಳಿಂದ ಬಂದ ಜನರು ರಿಕ್ಷಾಚಾಲನಾ ವೃತ್ತಿಯನ್ನು ಅವಲಂಬಿಸಿರುವುದು ಕಂಡುಬರುತ್ತದೆ. ಹೀಗಾಗಿ ಅವಲಂಬಿತ ಜಾತಿಗಳ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ಬೇರೆ ಬೇರೆ ಧರ್ಮಗಳ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರನ್ನು ಆಯ್ಕೆ ಮಾಡಿಕೊಂಡು ಮಾಹಿತಿಯನ್ನು ಸಂಗ್ರಹಿಸಲಾಗಿದೆ. ಪ್ರಸ್ತುತ ಅಧ್ಯಯನವು ಕೇವಲ ಹೊಸಪೇಟೆ ನಗರಕ್ಕೆ ಸೀಮಿತವಾಗಿದ್ದು ಸುಮಾರು ೫೦ಂಕ್ಕೂ ಹೆಚ್ಚು ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕ ಸಮದಾಯಗಳು ಕಂಡುಬರುತ್ತವೆ. ಈ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ನಗರದ ಬೇರೆ ಬೇರೆ ಬಡಾವಣೆಗಳಿಂದ ಬೇರೆ ಬೇರೆ ಧರ್ಮಗಳ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರನ್ನು ಆಯ್ಕೆಮಾಡಿದ್ದು, ಅವರ ರೀತಿ-ರಿವಾಜುಗಳನ್ನು ಕೂಲಂಕಷವಾಗಿ ಅರಿಯಲು ಪ್ರಯತ್ನಿಸಲಾಗಿದೆ. ಅದನ್ನು ಕೋಷ್ಟಕ ೧.೧ ರಲ್ಲಿ ಕೊಡಲಾಗಿದೆ.

<u>ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರ ಧರ್ಮ ಮತ್ತು ಜಾತಿವಾರು ವಿಗಂಡನೆ</u>

ಧರ್ಮಗಳು	ಹಿಂದು					ಹಿಂದುಯೇತರ		
ಜಾತಿಗಳು	ಪ.ಜಾ	ಪ.ಪಂ	ಕುರುಬ	ಲಿಂಗಾಯಿತ	ಇತರೇ	ಮುಸ್ಲಿಂ	ಕ್ರೈಸ್ತ	ಒಟ್ಟು
ಸಂಖ್ಯೆ	೧೫	೦೮	೦೫	೦೪	೦೩	೧೦	೦೫	೫೦
ಶೇಕಡವಾರು	೩೦%	೧೬%	೧೦%	೮%	೬%	೨೦%	೧೦%	೧೦೦%

ಮೇಲಿನ ಕೋಷ್ಟಕವನ್ನು ಅವಲೋಕಿಸಿದಾಗ ಭಾರತದ ಶ್ರೇಣೀಕೃತ ಸಮಾಜದ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಅತ್ಯಂತ ಕೆಳಜಾತಿಯ ಸಮುದಾಯಗಳು ಯಾವುದೇ ಸ್ಥಿರ-ಚರ ಆಸ್ತಿಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿಲ್ಲದ ಕಾರಣ ಅವುಗಳು ನಿರುದ್ಯೋಗ, ಬಡತನ ಹಾಗು ಅನಕ್ಷರತೆಯಿಂದಾಗಿ, ತಮ್ಮ ಜೀವನ ನಿರ್ವಹಣೆಗಾಗಿ ಶೇಕಡ ೪೬ರಷ್ಟು ಸೈಕಲ್‌ರಿಕ್ಷಾಚಾಲನಾ ವೃತ್ತಿಯನ್ನು ಅವಲಂಬಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಒಟ್ಟಾರೆ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕ ಸಮುದಾಯದಲ್ಲಿ ಅರ್ಧದಷ್ಟು ಸಮಾಜದ ಅತ್ಯಂತ ಕೆಳಜಾತಿಗಳಿಂದ ಬಂದವರಾಗಿದ್ದಾರೆ. ೨ ನೇ ಸ್ಥಾನವು ಹಿಂದು ಧರ್ಮದಲ್ಲಿ ಬರುವ ಇತರ ವರ್ಗಗಳಾದ ವೀರಶೈವ ಕುರುಬ, ರೆಡ್ಡಿಯಾರ್ ಹಾಗು ನಾಮಧಾರಿಗಳು ಸೇರಿದ್ದಾರೆ. ನಂತರದ ಸ್ಥಾನಗಳು ಅಲ್ಪಸಂಖ್ಯಾತರಾದ ಮುಸ್ಲಿಂ ಮತ್ತು ಕ್ರೈಸ್ತ ಸಮುದಾಯಗಳು ಪಡೆದಿರುವುದನ್ನು ಕಾಣಬಹುದು.

<u>ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರ ವಯಸ್ಸು:-</u>

ಸಮಾಜ ವಿಜ್ಞಾನಗಳ ಅಧ್ಯಯನದಲ್ಲಿ ಸಂಶೋಧನೆಗೆ ಆಯ್ದುಕೊಂಡ ವಿಷಯವನ್ನು ಬೇರೆ ಬೇರೆ ಆಯಾಮಗಳಿಂದ ವಿಶ್ಲೇಷ್ಗಿದಾಗ ಮಾತ್ರ ಆಯಾ ಸ್ಥಳಗಳಲ್ಲಿನ ಸ್ಪಷ್ಟ ಚಿತ್ರಣವನ್ನು ಅರಿಯಲು ಸಾಧ್ಯವಾಗುತ್ತದೆ. ಮಾನವನ ಪ್ರಾಯ ಅಲ್ಪಕಾಲದ್ದು ಆವೇಶಭರಿತ ಹಾಗು ಚೇತರಿಕೆಯನ್ನುಂಟು ಮಾಡುವಂತಹದ್ದಾಗಿದೆ. ಆರೋಗ್ಯವಂತ ಯುವಶಕ್ತಿ ಮತ್ತು ಮಾನವ ಸಂಪನ್ಮೂಲವು ದೇಶದ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಮತ್ತು ಆರ್ಥಿಕ, ಸಾಮಾಜಿಕ ಸ್ಥಿರತೆಗೆ

ಅಡಿಪಾಯವೆನಿಸುತ್ತದೆ. ಅದು ಆಯಾ ಕುಟುಂಬಗಳ ಸ್ಥಿತಿ-ಗತಿಯನ್ನು ಬದಲಾಯಿಸುವುದಲ್ಲದೆ ಆರ್ಥಿಕ-ರಾಜಕೀಯ ಹಾಗು ಸಾಮಾಜಿಕ ಸ್ಥಾನಮಾನದ ನಿರ್ಧಾರಕವೂ ಆಗಬಹುದು.

ಚಿಗುರೊಡೆಯುತ್ತಿರುವ ಯುವ ಶಕ್ತಿಯಿಂದ ಹಿಡಿದು, ವಯೋವೃದ್ಧರವರೆಗೂ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲನಾ ವೃತ್ತಿಯು ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿದೆ ಸೈಕಲ್‌ರಿಕ್ಷಾ ಚಾಲನೆಗೆ ಹೆಚ್ಚು ದೈಹಿಕ ಶ್ರಮವನ್ನು ವಿನಿಯೋಗಿಸಬೇಕಾಗಿರುವುದರಿಂದ ಅದು ಆರೋಗ್ಯ, ಹಾಗು ಸಮರ್ಥ ಯುವಶಕ್ತಿಯನ್ನು ಅವಲಂಬಿಸಿದೆ. ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರು ಸರಕು/ಸೇವೆಗಳನ್ನು ದೂರ ದೂರದ ಪ್ರದೇಶಗಳಿಗೆ ತಳ್ಳಿಕೊಂಡೇ ಹೋಗಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಏಕೆಂದರೆ ಹೊಸಪೇಟೆ ನಗರದ ರಸ್ತೆಗಳು ಕಡಿಮೆ ಗುಣಮಟ್ಟವನ್ನು ಹೊಂದಿರುವುದರಿಂದ ಸೈಕಲ್‌ರಿಕ್ಷಾ ಚಾಲನೆಗೆ ಹೆಚ್ಚು ಸದೃಡ ಮತ್ತು ಸಮರ್ಥ ಮಾನವ ಸಂಪನ್ಮೂಲದ ಅವಶ್ಯಕತೆಯಿಂದಾಗಿ, ಹೊಸಪೇಟೆ ನಗರದ ಬೇರೆ ಬೇರೆ ಬಡಾವಣೆಗಳಿಂದ ಬೇರೆ ಬೇರೆ ವಯೋಮಾನದವರನ್ನು ಆಯ್ಕೆ ಮಾಡಿಕೊಂಡು ಅವರ ಜೀವನದ ವಿವಿಧ ಮುಖಗಳ ಅಧ್ಯಯನವನ್ನು ಕೈಗೊಳ್ಳಲಾಗಿದೆ.

ಮಾಹಿತಿದಾರರ ವಯೋಮಾನದ - ಕೋಷ್ಟಕ

ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರ ವಯಸ್ಸು	೧೫-೩೦	೩೧-೪೫	೪೬-೬೦	೬೧-೭೫	ಒಟ್ಟು
ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರ ಸಂಖ್ಯೆ	೧೫	೨೦	೧೦	೦೫	೫೦
ಶೇಕಡ ವಾರು	೩೦%	೪೦%	೨೦%	೧೦%	೧೦೦%

ಮೇಲಿನ ಕೋಷ್ಟಕವನ್ನು ಅವಲೋಕಿಸಿದಾಗ ೧೫ ರಿಂದ ೩೦ ವರ್ಷಗಳು ಹಾಗು ೩೧ ರಿಂದ ೪೫ ರ ಪ್ರಾಯದ ಮಾಹಿತಿದಾರರನ್ನು ಆಯ್ಕೆಗೆ ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ಪರಿಗಣಿಸಿದ್ದೇವೆ. ಏಕೆಂದರೆ ರಿಕ್ಷಾವೃತ್ತಿಯು ಹೆಚ್ಚು ದೈಹಿಕ ಸಾಮರ್ಥ್ಯವನ್ನು ಅವಲಂಬಿಸಿದೆ.

ಈ ಹಿನ್ನಲೆಯಲ್ಲಿ ಆಯಾ ವಯಸ್ಸಿನವರ ಅನುಭವ, ಅನಿಸಿಕೆ ಮತ್ತು ಸಮಸ್ಯೆಗಳ ಸ್ಪಷ್ಟ ರೂಪವನ್ನು ತಿಳಿಯಲು ಸಾಧ್ಯವಾಗುತ್ತದೆ. ಹಾಗೆಯೇ ನಿವೃತ್ತಿ ಜೀವನದ ಹಂತವಾದ ೬೫ ರಿಂದ ೭೫ ರ ಪ್ರಾಯದ ಬಡವ, ನಿರ್ಗತಿಕರಿಗೆ ಬದುಕೇ ದುಸ್ತರವಾಗಿರುವಾಗ ಅವರಿಗೆ ಜೀವನದಲ್ಲಿ ನಿವೃತ್ತಿಯೆಂಬುವದೇ ಇಲ್ಲದಾಗಿದೆ. ಅವರು ಸೋಮಾರಿಗಳಾಗಿ ಕಾಲವನ್ನು ಕಳೆಯದೇ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲನೆಯ ಮೂಲಕ ಕುಟುಂಬದ ಪ್ರಗತಿಗೆ ಶ್ರಮಿಸುತ್ತಾರೆ. ಹೀಗಾಗಿ ಆ ಸಮುದಾಯಗಳನ್ನು ಪ್ರತಿಶತ ೧೦ರಷ್ಟು ಆಯ್ಕೆಗೆ ಪರಿಗಣಿಸಲಾಗಿದೆ.

ಕ್ಷೇತ್ರ ಕಾರ್ಯದ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ನಗರದಲ್ಲಿ ಸುಮಾರು ೨೫ ರಿಂದ ೩೦ ವರ್ಷಗಳ ವರಗೆ ರಿಕ್ಷಾ ವೃತ್ತಿಯನ್ನು ಅವಲಂಬಿಸಿ ಜೀವನ ನಡೆಸಿದವರನ್ನು ಕಾಣಬಹುದು. ಅವರೆಲ್ಲಾ ಸದೃಡರಾಗಿದ್ದು ತುಂಬಾ ಆರೋಗ್ಯವಾಗಿದ್ದಾರೆ, ಅಲ್ಲದೇ ಮಧ್ಯಪಾನ, ಧೂಮಪಾನ, ತಂಬಾಕು, ಗುಟ್ಕಗಳ ಒಡನಾಟವಿದ್ದರೂ ಅವರ ದೇಹಸ್ವರೂಪ ಚೆನ್ನಾಗಿದೆ, ಆದರೆ ಹಸಿವು, ಬಡತನ, ಯೋಚನೆಗಳು ಅವರನ್ನು ಕಿತ್ತುತಿನ್ನುವುದನ್ನು ಮಾತ್ರ ಮರೆಯುವಂತಿಲ್ಲ. ಕೆಲವೊಮ್ಮೆ ಯಾವುದೇ ದೈನಂದಿಕ ದುಡಿಮೆಯಿಲ್ಲದೆ, ಬರಿಗೈಯಲ್ಲಿ ತಮ್ಮ ಗುಡಿಸಲುಗಳಿಗೆ ಹಿಂದಿರುಗಿದ ಅನೇಕ ಉದಾಹರಣೆಗಳು ದೊರೆಯುತ್ತವೆ, ಹಾಗೆಯೇ ತಮ್ಮ ರಿಕ್ಷಾ ಸಹೋದ್ಯೋಗಿಗಳಿಂದ ಪರಸ್ಪರ ದುಡಿಮೆಗೆ ಸಹಕಾರ ನೀಡುವುದನ್ನು ನೆನೆಯುತ್ತಾರೆ.

ಕುಟುಂಬ ವ್ಯವಸ್ಥೆ

ಅಲೆಮಾರಿಯಾಗಿದ್ದ ಮಾನವ ಅನೇಕ ಹಂತಗಳನ್ನು ದಾಟಿ, ಸ್ಥಿರ ನೆಲೆಯ ಅವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಕಂಡುಕೊಂಡನಂತರ, ಅವನು ಕುಟುಂಬ ವ್ಯವಸ್ಥೆಗೆ ಒಳಗಾದ. ಅದು ಆದಿಮಾನವನ ಅಸ್ಥಿತ್ವ ಮತ್ತು ಬಲವರ್ಧನೆಗೆ ಸಹಾಯಕ ಹಾಗು ಪ್ರೇರಕವೂ ಆಯಿತು.

"ಕುಟುಂಬವು ಸಮಾಜದ ಒಂದು ಅವಿಭಾಜ್ಯ ಅಂಗ, ಅದನ್ನು ಒಂದು ದೃಷ್ಟಿಯಲ್ಲಿ ಪ್ರಪ್ರಥಮ ಸಮಾಜವೆಂದು ಕರೆಯಬಹುದು. ಇದಕ್ಕೆ ಗಂಡು ಹೆಣ್ಣುಗಳ ಸಂಬಂಧವೇ ಮೂಲ, ಅದರ ಉದ್ದೇಶ ಮಾನವನ ಲೈಂಗಿಕ ಜೀವನವನ್ನು ವ್ಯವಸ್ಥೆಗೊಳಿಸಿ ಮನುಕುಲದ ಬೆಳವಣಿಗೆಗೆ ಅವಕಾಶ ಕಲ್ಪಿಸುವುದು. ಇದನ್ನೆ ಹಿಂದು ಸಂಸ್ಕಾರಗಳು ವಿವಾಹವೆಂದು ಕರೆದಿವೆ". [ಕುರುಗೋಡು ಸಿಂಧರು – ಒಂದು ಅಧ್ಯಯನ –ಡಾ॥ ಚೆನ್ನಬಸವಯ್ಯ ಹಿರೇಮಠ]

ಈ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಅಧ್ಯಯನದ ವ್ಯಾಪ್ತಿದಾರರು ಹೊರತಾಗಿಲ್ಲ ಭಾರತೀಯ ಸಮಾಜದ ಭದ್ರ ಬುನಾದಿಗೆ ವಿವಾಹವೆಂಬುದು ಒಂದು ಕಾರಣವಾದರೆ, ಅದು ಮಾನವ ಸಂತತಿಯ ರಕ್ಷಣೆ ಮತ್ತು ಪೋಷಣೆಗೆ ಒಂದು ರಕ್ಷ ಕವಚ ಇದ್ದಹಾಗೆ.

ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರು ಬಡತನ, ನಿರುದ್ಯೋಗ, ಜಾತಿಯತೆ ಮತ್ತು ಅಸ್ಥಿರತೆಯ ನಡುವೆಯು, ಭಾರತೀಯ ಕುಟುಂಬ ವ್ಯವಸ್ಥೆಗೆ ಕಟಿಬದ್ಧರಾಗಿದ್ದಾರೆ. ಕುಟುಂಬ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ಮೊದಲ ಘಟ್ಟವಾಗಿ ವಿವಾಹವೆಂದು ಭಾವಿಸಿದಾಗ, ವಿವಿಧ ಜಾತಿಗಳಿಂದ ಕೂಡಿದ ವಿವಿಧ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕ ಸಮುದಾಯಗಳು ಆಯಾ ಧರ್ಮದ ಆಚರಣೆ, ರೂಢಿ, ಸಂಪ್ರದಾಯಗಳನ್ನು ಚಾಚುತಪ್ಪದೇ ಪಾಲಿಸಿಕೊಂಡು ಬಂದಿದ್ದಾರೆ. ಕೆಲವೊಮ್ಮೆ ಅವೆಲ್ಲವನ್ನೂ ದಿಕ್ಕರಿಸಲು ಹಿಂಜರಿಯಲಾರರು, ಅವರೆಲ್ಲಾ ಹಿಂದು, ಮುಸ್ಲಿಂ ಮತ್ತು ಕ್ರೈಸ್ತ ಸಮುದಾಯಗಳು ಒಳಗೊಂಡಿದ್ದು. ಅವುಗಳು ಆಯಾ ಧರ್ಮಗಳಲ್ಲಿರುವ ಕಠಿಣತೆಯನ್ನು ಉಳಿಸಿಕೊಂಡಿಲ್ಲ. ಪ್ರಸಕ್ತ ಸನ್ನಿವೇಶದಲ್ಲಿ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲನೆಯ ವೃತ್ತಿ ನಾನಾ ಗಂಡಾಂತರಕ್ಕೆ ಸಿಲುಕಿರುವಾಗ. ಅವರ ಆದಾಯ ತುಂಬಾ ಕಡಿಮೆಯಿದೆ. ಹೀಗಾಗಿ ಅವರ ಕುಟುಂಬವು ಅನೇಕ ಗಂಡಾಂತರಗಳಿಗೆ ಈಡಾಗಿದೆ, ಅವರು ಕಟುಂಬದ ರಕ್ಷಣೆಗೆ ಹಾಗು ನಿರಂತತೆಗೆ ಹೊಸಪೇಟೆ ನಗರದ ಸುತ್ತ ಮುತ್ತಲಿನ ಜಾಗ ಮತ್ತು ಮಾಲಿನ್ಯ ಪ್ರದೇಶವನ್ನು ವಾಸಸ್ಥಾನಕ್ಕೆ ಆಯ್ಕೆ ಮಾಡಿಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆ.

ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕ ಸಮುದಾಯಗಳು ಮನೆಗಳ ನಿರ್ಮಾಣದಲ್ಲಿ ಯಾವುದೇ ರೀತಿಯ "ವಾಸ್ತುಶಾಸ್ತ್ರ" ಗಳ ಪರಿಪಾಲನೆಯನ್ನು ಕಾಣಲು ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲ ಯಾವದಿಕ್ಕಿನಲ್ಲಿ ಒಲೆ, ಸ್ನಾನಗೃಹ ಹಾಗು ದೇವರಕೋಣೆ ಇರಬೇಕೆಂಬ ಪಾಲನೆಇಲ್ಲ. ಆ ಗುಡಿಸಲುಗಳಿಗೆ ಕೇವಲ ಬಿಸಿಲಿನಿಂದ ಮಾತ್ರ ರಕ್ಷಿಸುವ ಸಾಮರ್ಥ್ಯವಿದ್ದು, ಮಳೆಗಾಲದಲ್ಲಿ ಅವರ ಗೋಳು ಹೇಳತೀರದು. ಸುಮಾರು ಅರ್ಧದಷ್ಟು ಗುಡಿಸಲು ತೆಂಗಿನ ಗರಿಗಳಿಂದ ಕೂಡಿದೆ. ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕ ಸಮುದಾಯಗಳು ತಮಗೆ ಸರಿಕಂಡ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಮನೆಗಳ ರಚನೆ ಕುಟುಂಬದ ನಿರ್ವಹಣೆಗೆ ಮುಂದಾಗಿದ್ದಾರೆ. ಅವರ ವಸತಿಗಳ ಸುತ್ತಮುತ್ತ ಕೊಳೆತು ನಾರುತ್ತಿರುವ ನಗರದ ಚರಂಡಿ ನೀರಿನಿಂದಾಗಿ ಮನೆಯ ತುಂಬಾ ತೇವಾಂಶ ಹಿಡಿದಿರುತ್ತದೆ, ಅವುಗಳು ವಾಸಿಸಲು ಯೋಗ್ಯವಾಗಿಲ್ಲ, ಅವರಿಗೆ ಯಾವುದೇ ರೀತಿಯ ನೈರ್ಮಲ್ಯ ಮತ್ತು ಸ್ವಚ್ಛತೆಯ ಬಗ್ಗೆ ಅರಿವಿಲ್ಲ.

ಈ ದೃಷ್ಟಿಯಲ್ಲಿ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕ ಸಮುದಾಯಗಳ ಆರ್ಥಿಕ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಯ ಅಸ್ಥಿರತೆಯಿಂದಾಗಿ ಅವರ ಸಾಮಾಜಿಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯು ಅಭದ್ರವಾಗಲು ಕಾರಣವಾಗಿದೆ.

ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕ ಸಮುದಾಯಗಳು ತಮ್ಮ ದೈನಂದಿಕ ಪ್ರಾರಂಭವನ್ನು ಹೊಸಪೇಟೆ ಸುತ್ತ ಮುತ್ತಲಿನ ಕಾಲುವೆ ಹಾಗು ಖಾಲಿ ಪ್ರದೇಶವನ್ನೇ ಆಶ್ರಯಾಸಿದ್ದಾರೆ, ಅವರಿಗೆಲ್ಲ ಶೌಚಾಲಯಗಳನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸಿಕೊಳ್ಳುವಂತಹ ಸಾಮರ್ಥ್ಯವಿಲ್ಲ. ಅವರ ಸ್ನಾನಗೃಹವಂತೂ, ಹುಲ್ಲು ಪೊರಕೆಗಳಿಂದ ಮರೆಯನ್ನು ಮಾಡಿವೆ ವಿನಹ ಪಶು, ಪ್ರಾಣಿ, ಹಂದಿ, ಕೋಳಿ, ನಾಯಿಗಳಿಗೆ ಮುಕ್ತ ಪ್ರವೇಶವನ್ನು ನೀಡಿವೆ. ಅವರ ವಸತಿಗಳ ಸುತ್ತಮುತ್ತ ನಗರದ ಪ್ರದೇಶದ ವಿಸರ್ಜನೆಯುಕ್ತ ಪದಾರ್ಥಗಳಿಂದಾಗಿ ಸಣ್ಣ, ಸಣ್ಣ ಗುಡ್ಡಗಳು ನಿರ್ಮಾಣ ವಾಗಿರುವುದು ಕಂಡುಬರುತ್ತದೆ. ಅದು ಸೊಳ್ಳೆ ಮತ್ತು ಅನೇಕ ರೋಗಾಣುಗಳ ತವರೂರು ಆಗಿದೆ. ಒಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕ ಸಮುದಾಯಗಳು ವಸತಿಯನ್ನು ಮೂಲಭೂತವಾಗಿ ಪರಿಗಣಿಸದೆ ತಾತ್ಕಾಲಿಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನಾಗಿ ಮಾರ್ಪಡಿಸಿಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆ, ಇದಕ್ಕೆ ಅವರಲ್ಲಿರುವ ವಲಸೆ, ಪ್ರವೃತ್ತಿ, ಬಡತನ, ಅನಕ್ಷರತೆ ಕಾರಣವಾಗಿವೆ.

ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕ ಸಮುದಾಯಗಳ ಕುಟುಂಬ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ಅವಿಭಕ್ತ ಮತ್ತು ವಿಭಕ್ತ ಕುಟುಂಬಗಳ ಮಾದರಿ ಕಂಡುಬರುತ್ತದೆ. ಭಾರತೀಯ ಸಮಾಜದಂತೆ ಪಿತೃಪ್ರಧಾನ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯೆ ಅಧಿಕೃತವಾಗಿ ಗೋಚರಿಸುತ್ತದೆ ಆದರೆ ಕೆಲವು ಬುಡಕಟ್ಟು ಸಮುದಾಯಗಳಲ್ಲಿ ಮಾತೃ ಪ್ರಧಾನ್ಯತೆಯನ್ನು ಕಾಣಬಹುದು. ಕುಟುಂಬದ ರಕ್ಷಣೆ, ನಿರ್ವಹಣೆ ಮತ್ತು ನಿರ್ಧಾರದಲ್ಲಿ ಗಂಡಸರದೇ ಪ್ರಧಾನ ಪಾತ್ರ, ಅವರ ಮಕ್ಕಳ ಭವಿಷ್ಯವನ್ನು ನಿರ್ಧರಿಸುವಲ್ಲಿ ತಂದೆಯದೆ ಪ್ರಮುಖ ನಿರ್ಧಾರ. ಕೆಲವು ಕುಡುಕ ಮತ್ತು ದುಶ್ಚಟಗಳಿಗೆ ಬಲಿಯಾದ ಪೋಷಕ ಸಮೂಹಗಳು ತಮ್ಮ ಮಕ್ಕಳನ್ನು ಕೂಲಿಗಳಾಗಿ, ಆಳುಗಳಾಗಿ, ಹಮಾಲಿಗಳಾಗಿ ಹಾಗು ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರಾಗಿ ರೂಪಿಸಿದ್ದಾರೆ.

ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕ ಸಮುದಾಯಗಳು ಹೆಣ್ಣಿಗೂ ಸಮಾನ ಪ್ರಾತಿನಿಧ್ಯವನ್ನು ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಕುಟುಂಬದ ಪಾಲನೆ ಮತ್ತು ಪೋಷಣೆಯಲ್ಲಿ ಹೆಣ್ಣಿನದೆ ಅಧಿಕಾರ. ಅವಳು ಕುಟುಂಬದ ಜವಾಬ್ದಾರಿಯ ಜೊತೆಗೆ ಯಜಮಾನನ ಆಗು–ಹೋಗುಗಳ ಸೇವಕಳೂ ಆಗಿರುವುದರಿಂದ ಅವರಲ್ಲಿ ಹೆಣ್ಣಿಗೆ ತುಂಬಾ ಗೌರವ. ಹೀಗಾಗಿ ಕುಟುಂಬದ ಜವಾಬ್ದಾರಿಯನ್ನು ಗಂಡು ಹಾಗು ಹೆಣ್ಣು ಸಮಾನವಾಗಿ ಹಂಚಿಕೊಳ್ಳುವ ಮನೋಭಾವನೆ ಕಂಡು ಬರುತ್ತದೆ. ಸಾಕಷ್ಟು ಮಹಿಳೆಯರು ಕೂಲಿ ಕೆಲಸ, ಮನೆಗೆಲಸ, ಹಣ್ಣು, ತರಕಾರಿ ಮಾರಾಟ, ಹೋಟಲ್ ಕೆಲಸದ ಮೂಲಕ ಕುಟುಂಬದ ನೆರವಿಗೆ ಸಹಕರಿಸುತ್ತಾರೆ.

ಅಂತರ್ ಜಾತಿಯ ವಿವಾಹಗಳು

ಕಟುಂಬ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ಮೊದಲ ಘಟ್ಟವಾಗಿ ವಿವಾಹವನ್ನು ಪರಿಗಣಿಸಿದಾಗ, ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕ ಸಮುದಾಯಗಳಲ್ಲಿ ಕೆಲವೊಂದು ಕ್ರಾಂತಿಕಾರಿ ಬದಲಾವಣೆಗಳು ಕಂಡುಬರುತ್ತವೆ. ಅವುಗಳಲ್ಲಿ ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ಸ್ವಜಾತಿ ಮತ್ತು ವಿಜಾತಿ ವಿವಾಹಗಳು ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿವೆ.

“ಪ್ರಾಚೀನ ಬುಡಕಟ್ಟುಗಳು ನಗರೀಕರಣದ ಪ್ರಭಾವದಿಂದಾಗಿ ಅನೇಕ ಬದಲಾವಣೆಗಳಿಗೆ ಒಳಗಾಗಿವೆ. ತಾವು ನಂಬಿದ್ದ ಹಳೆಯ ಜಗತ್ತಿನ ತಾತ್ವಿಕ ತಳಹದಿಯನ್ನು ಪಶೀಲಿಸಿಕೊಂಡಿವೆ ಅದರಿಂದಾಗಿಯೇ ಹೊಸ ಬಗೆಯ

ನಂಬಿಕೆಗಳನ್ನು ಧರ್ಮಗಳನ್ನು ಆಶ್ರಯಿಸಿವೆ. ಅಂದರೆ ಪರಂಪರಾಗತ ಪ್ರಾಚೀನ ಸಾಂಸ್ಕೃತಿಕ ಅನುಭವ ನಿರೂಪಿಸಿದ ತಾತ್ವಿಕತೆಯನ್ನು ಆಧುನಿಕಯುಗದ ಸಂವೇದನೆಗೆ ಬದಲಿಸಿಕೊಂಡಿವೆ. ಇದು ಅವರ ಬದುಕಿನ ಸಾಮಾಜಿಕ ಪರಿಸರದ ತಾತ್ವಿಕ ರೂಪಾಂತರ ಅಷ್ಟೇ ಅಲ್ಲ ಆಚರಣೆ ಮತ್ತು ಪುರಾಣಗಳ ರೂಪಾಂತರವು ಹೌದು. ಈ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಆಯಾ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ಸಮಾಜಗಳಿಂದ ಅವಹೇಳನೆಗೆ ಒಳಗಾದ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕ ಸಮುದಾಯಗಳು ತಮ್ಮ ರೂಢಿ, ಪದ್ಧತಿ, ಮತ್ತು ಪರಂಪರೆಯಲ್ಲಿ ಅನೇಕ ಬದಲಾವಣೆಗೆ ಅವಕಾಶ ಮಾಡಿಕೊಟ್ಟಿವೆ". ಇದಕ್ಕೆ ಅವರಲ್ಲಿರುವ ಆರ್ಥಿಕ ದುಸ್ಥಿತಿ, ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ಬೆಳವಣಿಗೆ, ದೌರ್ಭಗ್ಯ, ದಬ್ಬಾಳಿಕೆ ಮತ್ತು ಸಮಾನ ಅವಕಾಶದ ನಿರಾಕರಣೆಗಳು ಅವರಲ್ಲಿ ಸಮಾಜದ ಕಟ್ಟುಪಾಡುಗಳನ್ನು ದಿಕ್ಕರಿಸುವ ಸಾಮರ್ಥ್ಯವನ್ನು ತಂದುಕೊಟ್ಟಿವೆ.

ಅಂತರ್‌ಜಾತಿಯ ವಿವಾಹಗಳು ಇಂದು ಮುಂದುವರೆದ ಹಾಗು ಪ್ರೌಢ ವಿಚಾರ ಶಕ್ತಿಯ ಪ್ರತೀಕವಾಗಿ ಪರಿಗಣಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿದೆ. ಯಾವುದೇ ಸಮುದಾಯಗಳು ವ್ಯವಸ್ಥಿತ ಸಮಾಜದ ಕಟ್ಟುಪಾಡುಗಳನ್ನು ಧಿಕ್ಕರಿಸಿದಾಗ ಅಥವಾ ಶಿಸ್ತುಬದ್ಧ ಸಮಾಜವೇ ಆ ಸಮುದಾಯಗಳನ್ನು ಕನಿಷ್ಟವಾಗಿ ಕಂಡಾಗ ಜಾತಿಯು ಗೌಣವಾಗುತ್ತದೆ. ಆಗ ಅವರಲ್ಲಿ ಏನೆಲ್ಲಾ ನಡುವಳಿಕೆಗಳು ರೂಪಾಂತರಗೊಂಡು, ವಿಜಾತಿ ವಿವಾಹಗಳು ಸರ್ವಸಾಮನ್ಯವಾಗುತ್ತವೆ. ಇಂತಹ ಹಲವಾರು ಪ್ರಕರಣಗಳು ಕ್ಷೇತ್ರಕಾರ್ಯ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ತಿಳಿದುಬಂದಿದೆ. ಕೆಲವು ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕ ಸಮುದಾಯಗಳು ತಮ್ಮ ಧರ್ಮದ ನೀತಿ, ನಿಯಮಗಳಿಗೆ ಬದ್ಧವಾಗಿವೆ. ಹಾಗೆಯೇ ಅನೇಕ ಕುಟುಂಬಗಳು ಬದಲಾವಣೆಗೆ ಮುಂದಾಗಿವೆ. ಪ್ರತಿಶತ ೧೫ರಷ್ಟು ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರು ಅಂತರ್‌ಜಾತಿಯ ವಿವಾಹಗಳಿಗೆ ಒಳಗಾಗಿವೆ. ಇದಕ್ಕೆ ಗಂಡು-ಹೆಣ್ಣು ಗಳಲ್ಲಿರುವ ಬಡತನ, ವಲಸೆ, ನಿರ್ಗತಿ, ಒಂಟಿತನ ಹಾಗು ಲೈಂಗಿಕ ಆಕರ್ಷಣೆ ಕಾರಣವಾಗಿರಬಹುದು. ಸ್ವಜಾತಿಯ ಮದುವೆ, ರೂಢಿ, ಪದ್ಧತಿ ಮತ್ತು ಸಂಪ್ರದಾಯಗಳಿಂದ ದೂರವಿದ್ದ ವಿಜಾತಿಯ ಸಂಸಾರಗಳು ತುಂಬಾ ಸಂತೋಷ, ಸಹಕಾರ ಮತ್ತು ಅನ್ಯೊನ್ಯತೆಯಿಂದಿರುವುದು ಕಂಡು ಬರತ್ತದೆ.

ವಿಜಾತಿಯ ದಂಪತಿಗಳು ಪರಸ್ಪರ ತಮ್ಮ ತಮ್ಮ ಧಾರ್ಮಿಕ ಹಬ್ಬ ಆಚರಣೆಗಳಲ್ಲಿ ಸಮಾನ ಗೌರವದಿಂದ ಪಾಲ್ಗೊಳುತ್ತಾರೆ. ಮನೆಯಲ್ಲಿ ಪೂಜಾವಿಧಾನವು ಸಮ್ಮಿಶ್ರ ಧರ್ಮ ದೇವತೆಗಳನ್ನು ಅನುಸರಿಸುತ್ತಾರೆ. ತಮ್ಮ ಮಕ್ಕಳಿಗೆ ಹಿಂದು, ಮುಸ್ಲಿಂ ಹಾಗು ಕ್ರೈಸ್ತ ಮಿಶ್ರಿತ, ಹೆಸರುಗಳಿಂದ ಗುರುತಿಸುತ್ತಾರೆ. ಅವರಿಗೆ ಸಮಾಜದ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ಬಗ್ಗೆ ಯಾಗಲಿ ಅಥವ ಯಾವುದೆ ಕಟ್ಟು ಪಾಡುಗಳ, ಹೆದರಿಕೆ ಎಂಬುವುದೇ ಇಲ್ಲ. ಏಕೆಂದರೆ ಈಗಾಗಲೇ ವ್ಯವಸ್ಥಿತ ಸಮಾಜದಿಂದ ಬೇರ್ಪಟ್ಟಿರುವದರಿಂದ, ಅದರ ನೀತಿ, ನಿಯಮ ಹಾಗು ಪದ್ಧತಿಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಅವರಲ್ಲಿ ರೋಷ, ದ್ವೇಷ, ಅಪನಂಬಿಕೆಗಳಿರುವ ಸಾಧ್ಯತೆಇದೆ. ಇಂತಹ ವ್ಯವಸ್ಥೆಗೆ ಕಾರಣವಾದ ಸಮಾಜ ಮತ್ತು ಸುತ್ತಲಿನ ಪರಿಸರವು ಆ ಸಮುದಾಯಗಳಲ್ಲಿರುವ ವಿಶಾಲ ಮನೋವೃತ್ತಿಯನ್ನು ಅನುಕರಣೆಯ ಮೂಲಕ ದೇಶದಲ್ಲಿ ಕೋಮು ಸಂಘರ್ಷವನ್ನು ಹೋಗಲಾಡಿಸಿ, ಶಾಂತಿ ಹಾಗು ಸಮೃದ್ದಿಯ ಮೂಲಕ ಭಾರತವು ವಿಶ್ವದಲ್ಲಿಯೇ ಮಾದರಿ ದೇಶ ವಾಗುವುದರಲ್ಲಿ ಸಂದೇಹವಿಲ್ಲ.

ಅವಿವಾಹಿತರು:

ಬ್ರಹ್ಮಚಾರ್ಯತ್ವವೆಂಬುದು ಕುಟುಂಬ ಜೀವನದ ಆರಂಭಿಕ ಹಂತವಾಗಿದ್ದು, ಪ್ರೌಢವ್ಯವಸ್ಥೆಗೆ ತಲುಪುವ ಎಲ್ಲಾ ಹೆಣ್ಣು – ಗಂಡುಗಳು ಅವಿವಾಹಿತರಾಗಿರುವುದು ಸಾಮಾನ್ಯ, ಆದರೆ ಅವರು ಮುಂದೊಂದು ದಿನ ವಿವಾಹದ ಬಂಧನಕ್ಕೆ ಒಳಗಾಗಿ, ಸಂತಾನ ಕ್ರಿಯೆಯಲ್ಲಿ ಪಾಲ್ಗೊಳ್ಳುವುದು ನೈಸರ್ಗಿಕವಾದ ಒಂದು ಕ್ರಿಯೆ.

ರಿಕ್ಷಾ ಚಾಲಕ ಸಮುದಾಯಗಳಲ್ಲಿ ವಲಸೆ ಪ್ರವೃತ್ತಿ, ಬಡತನ, ಕನಿಷ್ಟ ದುಡಿಮೆ, ನಿರ್ಗತಿ ಹಾಗು ಬಾಲ್ಯದ ಆರೈಕೆಗಳಿಂದ ವಂಚಿತರಾದರೆ ಏನೆಲ್ಲಾ ತ್ಯಾಗಕ್ಕೆ ಮಾನವನನ್ನು ಈಡು ಮಾಡುತ್ತದೆ ಎಂಬುದಕ್ಕೆ ಕ್ಷೇತ್ರ ಕಾರ್ಯದಲ್ಲಿ ದೊರೆತ ಮಾಹಿತಿಯ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ಪ್ರತಿಶತ ೧೦ರಷ್ಟು ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರು ಸಂಸಾರದ ಜಂಜಾಟಕ್ಕೆ ಒಳಗಾಗದೇ ಅವಿವಾಹಿತರಾಗಿಯೇ ಉಳಿದುಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆ. ಇದಕ್ಕೆ ಅವರು ವಸತಿ ಸಮಸ್ಯೆ, ಬಡತನ, ಕನಿಷ್ಟ ಗಳಿಕೆ, ಅನಾರೋಗ್ಯ, ಮಕ್ಕಳ ಪಾಲನೆ. ಪೋಷಣೆ ಮತ್ತು ವೇಶ್ಯಯರ ಸಹವಾಸದ ಕಾರಣಗಳನ್ನು ನೀಡುತ್ತಾರೆ.

ಇನ್ನು ಕೆಲವು ಅವಿವಾಹಿತರ ಪ್ರಕಾರ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರಿಗೆ ಹೆಣ್ಣನ್ನು ಕೊಡಲು ಸಮಾಜ ಮುಂದೆ ಬರಲಾರದು. ಅವರಲ್ಲಿರುವ ವಲಸೆ ಪ್ರವೃತ್ತಿ ಅನಾರೋಗ್ಯ, ಮೊಣಕಾಲು ನೋವು [ಮಂಡಿನೋವು] ಮತ್ತು ಅವಲಂಬಿತ ಪ್ರವೃತ್ತಿಯಿಂದ ಬರುವ ಕನಿಷ್ಟ ಆದಾಯ ಇವೆಲ್ಲವುಗಳು ವೈವಾಹಿಕ ಬದುಕಿನಿಂದ ದೂರ ಉಳಿಯಲು ಕಾರಣವಾಗಿವೆ. ಕೆಲವರು ತಮ್ಮ ವೃತ್ತಿಯಲ್ಲಿನ ಅಸ್ಥಿರತೆಯಿಂದಾಗಿ ಒಬ್ಬ ಜೀವಿಸುವುದೇ ಕಷ್ಟವಾಗಿರುವಾಗ ಮತ್ತೊಂದು ಜೀವಕ್ಕೆ ತೊಂದರೆ ನೀಡಲು ಇಷ್ಟವಿಲ್ಲ ಎನ್ನುತ್ತಾರೆ. ಮತ್ತೆ ಕೆಲವು ಅವಿವಾಹಿತರು ತಮ್ಮ ಲೈಂಗಿಕ ತೃಪ್ತಿಗೋಸ್ಕರ ಅನೈತಿಕ ಮಾರ್ಗಗಳ ಮೂಲಕ ಕೆಲವಾರು ಲೈಂಗಿಕ ರೋಗಗಳಿಗೆ ಬಲಿಯಾಗಿ, ಜೀವನವನ್ನು ನರಕವನ್ನಾಗಿಸಿದ ಪ್ರಸಂಗಗಳೂ ಸಹ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರನ್ನು ಅವಿವಾಹಿತರಾಗಿ ಉಳಿಯಲು ಪ್ರೇರೇಪಿಸಿವೆ. ಒಟ್ಟಾರೆಯಾಗಿ ಹೇಳುವುದಾದರೆ ಸಮಾಜದಿಂದ ನಿರ್ಲಕ್ಷ್ಯಗೆ ಒಳಗಾದ ವೃತ್ತಿ ಹಾಗು ಸಮುದಾಯಗಳಲ್ಲಿ ವಿವಾಹ, ಕುಟುಂಬ ಮತ್ತು ಸಂಸಾರ ಇತ್ಯಾದಿ ಸಂಪ್ರದಾಯಗಳು ಅವಿವಾಹಿತ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರಲ್ಲಿ ಅರ್ಥವನ್ನು ಕಳೆದುಕೊಂಡಿವೆ ಎನ್ನಬಹುದು.

ಸಾಂಸ್ಕೃತಿಕ ಸ್ಥಿತಿ–ಗತಿ

ಮಾನವನ ಹುಟ್ಟು ಹಾಗು ಸುತ್ತಲಿನ ಪರಿಸರದೊಂದಿಗೆ ಅವನ ಸಂಸ್ಕೃತಿಯ ನಿರ್ಧಾರವಾಗುತ್ತದೆ. ನಮ್ಮ ಅಧ್ಯಯನಕ್ಕೆ ಒಳಪಟ್ಟ ಮಾಹಿತಿದಾರರು ಹಲವಾರು ಧರ್ಮ–ಜಾತಿಗಳಿಗೆ ಸೇರಿದ್ದರಿಂದ ಆಯಾ ಧರ್ಮದ ಹಬ್ಬಹರಿ ದಿನಗಳನ್ನು ಆಚರಿಸುತ್ತಾರೆ. ಅವುಗಳ ಆಚರಣೆಯಲ್ಲಿಯು ವೈವಿಧ್ಯತೆಯಿದೆ. ಸಾರ್ವತ್ರಿಕವಾಗಿ ತಮ್ಮ ತಮ್ಮ ಧರ್ಮಗಳ ಹಬ್ಬದ ಜೊತೆಗೆ ವಿಶೇಷವಾಗಿ ಬೇರೆ ಬೇರೆ ಕುಲದೇವತೆಗಳನ್ನು ಆರಾಧಿಸುತ್ತಾರೆ. ಅವುಗಳ ಮೇಲೆ ವಿಶೇಷವಾದ ಭಕ್ತಿ ಮತ್ತು ನಂಬಿಕೆ ಇರುತ್ತಾರೆ. ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕ ಸಮುದಾಯಗಳಲ್ಲಿ ಪರಿಶಿಷ್ಟ ಜಾತಿ ಮತ್ತು ಪರಿಶಿಷ್ಟ ಪಂಗಡ ಸೇರಿದ ಜನರು ಮಾತೃಪ್ರಾಧಾನ್ಯತೆಗೆ ಆದ್ಯತೆ ಕೊಡುವುದರಿಂದ ಅವರೆಲ್ಲಾ ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ಹೆಣ್ಣು ದೇವತೆಗಳ ಆರಾಧನೆಯಲ್ಲಿ ತೊಡಗಿದ್ದಾರೆ. ವಿಶೇಷವಾಗಿ ಹುಲಿಗೆಮ್ಮ , ಗಾಳೆಮ್ಮ ಮಾರೆಮ್ಮ ಹಾಗು ಊರಮ್ಮ (ಮಾರಿದೇವತೆ) ದೇವತೆ ಮುಖ್ಯವಾಗಿವೆ.

ಹೆಣ್ಣು ದೇವತೆಗಳಲ್ಲಿ ಹತ್ತಾರು ಹರಕೆಗಳನ್ನು ಕಟ್ಟಿಕೊಂಡು ವರ್ಷಕ್ಕೊಮ್ಮೆ ಜರುಗುವ ವಿಶೇಷ ಜಾತ್ರೆ ಮತ್ತು ಪೂಜೆಯ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಒಂದು ರಾತ್ರಿಯನ್ನು ಕಳೆದು ಬರುವುದುರಲ್ಲಿ ಸಂಪ್ರೀತಿಗೊಳ್ಳುತ್ತಾರೆ. ಕೆಲವೊಮ್ಮೆ ದೈನಂದಿ ಳಿಕೆಯಿಲ್ಲದಿದ್ದಾಗ ಹಬ್ಬಗಳ ಆಚರಣೆಯನ್ನು ಮುಂದೂಡುತ್ತಾರೆ. ತಮ್ಮೆಲಾ ಜೀವನವು ಕರ್ಮದ ಫಲವೆಂಬಂತೆ ಭಾವಿಸುತ್ತಾರೆ.

ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರ ದೈನಂದಿನ ಆಹಾರವು ಸಹ ಅತ್ಯಂತ ಸರಳವಾಗಿದ್ದು ಯಾವುದೇ ಪೌಷ್ಠಿಕತೆಯ ಗುಣವನ್ನು ಹೊಂದಿಲ್ಲ. ಅವರು ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ಜೋಳದ ರೊಟ್ಟಿ, ಮುದ್ದೆ, ಅಕ್ಕಿನುಚ್ಚಿನ ಅನ್ನ ಬಳಸುತ್ತಾರೆ. ವಿಶೇಷವಾಗಿ ಮಾಂಸದ ಆಹಾರವನ್ನು ಬಳಸುತ್ತಾರೆ. ಅವರ ದುಡಿಮೆ ಕಡಿಮೆ ಇರುವುದರಿಂದ ಅವರ ಆಹಾರವು ಸತ್ವರಹಿತವಾಗಿದೆ. ಅದು ನಾನಾ ರೋಗಗಳಿಗೆ ಆಧಾರವಾಗಿ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರನ್ನು ನಿಶಕ್ತರಾಗಿ ನರಳುವಂತೆ ಮಾಡಿದೆ.

ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರ ಉಡುಪುಗಳು ತುಂಬಾ ಕಡಿಮೆ ಬೆಲೆಯ ಸರಳವಾದ ವಸ್ತ್ರಗಳು. ಅವರು ಪಟ್ಟಣಗಳಲ್ಲಿ ಕಡಿಮೆ ಬೆಲೆಯಲ್ಲಿ ದೊರೆಯುವ ವಸ್ತ್ರಗಳನ್ನು ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ಆಯ್ಕೆ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುತ್ತಾರೆ. ಅದು ವರ್ಷಕ್ಕೆ ಒಂದು ಅಥವಾ ಎರಡು ಜೊತೆಯಾಗಬಹುದು. ಹೀಗಾಗಿ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರು ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ಕೊಳೆ ಬಟ್ಟೆಗಳಲ್ಲಿಯೇ ಗೋಚರಿಸುತ್ತಾರೆ. ಅವರು ಸ್ವಚ್ಚತೆಗೆ ಗಮನವಿಲ್ಲದ್ದರಿಂದ ಸಾಕಷ್ಟು ರಿಕ್ಷಾ ಬಳಕೆದಾರರನ್ನು ಕಳೆದು ಕೊಳ್ಳಲು ಮೂಲ ಕಾರಣವಾಗಿದೆ.

ಹಲವಾರು ಜಾತಿಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರು ತಮ್ಮ ತಮ್ಮ ಸಂಪ್ರದಾಯಗಳ ಕೆಲವು ಸಾಂಸ್ಕೃತಿಕ ಚಟುವಟಿಕೆಯಲ್ಲಿ ಸಿದ್ಧ ಹಸ್ತರು, ಅವರಲ್ಲಿ ಕೆಲವರು ಮೊಹರಂ, ಜಾತ್ರೆ, ಹಾಗೂ ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ಕಂಡು ಬರುವ ಸವಾಲ್-ಜವಾಬ್ ಹಾಡುಗಳಲ್ಲಿ ಪರಿಣತರು, ಗ್ರಾಮೀಣ ಕ್ರೀಡೆ, ಜಾನಪದ ಹಾಡು ಕುಣಿತಗಳಲ್ಲಿ ನಿಷ್ಣಾತರಾಗಿದ್ದಾರೆ.

ಅಧ್ಯಾಯ - ೩

ರಿಕ್ಷಾ ಚಾಲಕರ ಆರ್ಥಿಕ ಸ್ಥಿತಿ

ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರ ಆರ್ಥಿಕ ಸ್ಥಿತಿ-ಗತಿಗಳು

ಭಾರತದ ಆರ್ಥಿಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ವಿಶ್ಲೇಷಣೆಯ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ನಮ್ಮದು ಬಡವರಿಂದ ಕೂಡಿದ ಶ್ರೀಮಂತ ದೇಶವೆಂದು ಪದೇ ಪದೇ ಚರ್ಚೆಗೆ ಒಳಗಾಗುತ್ತಿದೆ. ನಮ್ಮ ದೇಶದಲ್ಲಿ ನೈಸರ್ಗಿಕ ಸಂಪತ್ತು ಹಾಗು ಮಾನವ ಸಂಪನ್ಮೂಲವು ಹೇರಳವಾಗಿದ್ದರು ಸಹ ಅವುಗಳ ವ್ಯವಸ್ಥಿತ ಮತ್ತು ಯೋಜನಾಬದ್ಧವಾದ ಬಳಕೆಯಲ್ಲಿ ನಾವುಗಳು ಹಿಂದೆ ಬಿದ್ದಿದ್ದೇವೆ ಹೀಗಾಗಿ ಭಾರತದ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯು ಸಾರ್ವತ್ರಿಕವಾಗಿರದೇ ಪಾರ್ಶ್ವ ಮುಖವಾಗಿದೆ.

"ಪ್ರಜಾಪ್ರಭುತ್ವದ ತತ್ವ ಕೇವಲ ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರವನ್ನೋ, ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರವನ್ನೋ ಬಂಧಿಸಿರುವ ಸೂತ್ರವಲ್ಲ, ನಮ್ಮ ಬದುಕಿನ ಎಲ್ಲಾ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳನ್ನೂ ಆವರಿಸಿರುವ ಆಟ. ನಾಲ್ಕು ಜನರು ಸೇರಿ ನಡೆಸುವ ವ್ಯವಹಾರದಲ್ಲೆಲ್ಲಾ ಇದೇ ಮಾರ್ಗ. ಕೈ ಎತ್ತಿ ತೀರ್ಮಾನ ಕೊಡುವುದು, ಕೈ ಎತ್ತುವವರು ಪ್ರಜ್ಞಾವಂತರಾಗಿದ್ದರೆ, ಚಿಂತಕರಾಗಿದ್ದರೆ, ಆಲೋಚನೆಯ ತಾಳ್ಮೆಯುಳ್ಳವರಾದ್ದರೆ, ಭವಿಷ್ಯವನ್ನು ಗಮನಿಸುವವರಾಗಿದ್ದರೆ ಸರಿ ಇಲ್ಲದಿದ್ದರೆ ಇದು ಮಹಾ ಅಪಾಯ. ಅನಕ್ಷರಸ್ಥರು, ಬಡವರು, ಅಸಹಾಯಕರು, ಭ್ರಷ್ಟರು ತುಂಬಿರುವ ನಮ್ಮ ದೇಶದಲ್ಲಿ ಇದು ಎರಡು ಬಾಯಿಯ ಕತ್ತಿ ಹೋಗುತ್ತಲೂ ಕೊಯ್ಯುವ, ಬರುತ್ತಲೂ ಕೊಯ್ಯುವ ಗರಗಸ. ಇವನ್ನು ಬಳಸುವವರು ಎಚ್ಚರಾಗಿದ್ದಷ್ಟೂ ಸಾಲದು". ಈ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಭಾರತದ ಯಾವುದೇ ಪ್ರಚಲಿತ ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ಗಣನೆಗೆ ತಗೆದುಕೊಂಡರೂ, ಅವೆಲ್ಲವೂ ಸಮಜದ ಎಲ್ಲಾ ಸಮುದಾಯಗಳನ್ನು ದೃಷ್ಠಿಯಲ್ಲಿಟ್ಟುಕೊಂಡೇ ತಯಾರಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿವೆ ಎಂಬುವುದು ಅಭಾಸವಾಗುತ್ತದೆ. ಇದಕ್ಕೆ ಬಡತನ , ಅನಕ್ಷರತೆ, ನಿರುದ್ಯೋಗ, ಅಸಮಾನತೆ, ದಾರಿದ್ರ್ಯ, ಮೌಢ್ಯತೆ, ದಾಸ್ಯ ಹಾಗು ಸಾಮಾಜಿಕ ಅನ್ಯಾಯ ಮುಂತಾದ ಪ್ರಕ್ರಿಯಗಳು ಇನ್ನೂ ಜೀವಂತವಾಗಿರುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಕ್ಷಿ. ಆದ್ದರಿಂದಲೇ ನಮ್ಮೆಲ್ಲಾ ನೀತಿನಿಯಮಗಳಲ್ಲಿ ಇರಬೇಕಾದ ದೂರದೃಷ್ಠಿತ್ವ ಇಲ್ಲವಾಗಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ಪ್ರಕ್ರಿಯೆಯು ಕುಂಠಿತಗೊಂಡಿದೆ.

ಈ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕ ಸಮುದಾಯಗಳ ಬದುಕಿನಲ್ಲಿರುವ ಶಿಕ್ಷಣದ ಪ್ರಮಾಣ, ಆರೋಗ್ಯ, ಉದ್ಯೋಗ, ಆಹಾರ, ಉಡುಪು ಮತ್ತು ಅವರಲ್ಲಿರುವ ವಿವಿಧ ಹವ್ಯಾಸಗಳನ್ನು ಪರಿಶೀಲಿಸಿದಾಗ ಮಾತ್ರ ಅವರ ಬದುಕಿನ ನೈಜ ಆರ್ಥಿಕಸ್ಥಿತಿಗತಿಯನ್ನು ತಿಳಿಯಲು ಸಾಧ್ಯವಾಗುತ್ತದೆ. ಇದಕ್ಕಾಗಿ ಮೇಲ್ಕಾಣಿಸಿದ ಎಲ್ಲಾ ವಿಚಾರಗಳ ಬಗ್ಗೆ ನನ್ನ ಈ ಅಧ್ಯಯನದ ಮೂಲಕ ಬೆಳಕು ಚೆಲ್ಲಲು ಪ್ರಯತ್ನಿಸಿದ್ದೇನೆ.

ಶಿಕ್ಷಣ

ನಾಗರಿಕತೆ, ಸಂಸ್ಕೃತಿ ಹಾಗು ಮಾನವ ಸಂಬಂಧಗಳ ಸುಧಾರಣೆಗೆ ಶಿಕ್ಷಣವು ಅತ್ಯಗತ್ಯ ಹಾಗು ಮಾನವಿಯವೂ ಹೌದು. ಶಿಕ್ಷಣವು ಮಾನವನ ಬೌದ್ಧಿಕ ವಿಕಾಸದ ಜೊತೆಗೆ ಸಾಮಾಜಿಕ ಸ್ಥಾನಮಾನದ ಮಾನದಂಡವೂ ಆಗಿದೆ. ಶಿಕ್ಷಣವು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯೊಂದಿಗೆ ಹಾಸುಹೊಕ್ಕಾಗಿರುವುದರಿಂದ, ಅದು ಮಾನವ ಸಮುದಾಯಗಳ ಸರ್ವಾಂಗೀಣ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಅಡಿಪಾಯವೆನಿಸುತ್ತದೆ. "ಬದುಕಲು ಶಿಕ್ಷಣ ಬೇಕು ಬಾಳಬೇಕಾದರೆ ಸಂಸ್ಕೃತಿ ಬೇಕು ಎಂದು ಸೂತ್ರೀಕರಿಸುವ, ಬೇಂದ್ರೆಯವರು ಅಭ್ಯಾಸದಿಂದ ಬರುವುದು ಶಿಕ್ಷಣ, ಸಹಜತೆಯಿಂದ ಇರುವುದು ಸಂಸ್ಕೃತಿ, ಪ್ರಯೋಗಿಕ ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ

೧. ನೆನಪುಗಳು ಸಾಯುವುದಿಲ್ಲ. ಆರ್. ರಾಜಪ್ಪದಳವಾಯಿ. ಪುಟ ೯೫.

ಶಿಕ್ಷಣವು ಆಧರಿಸಿರುವುದರಿಂದ ಕಾಲ ಬದಲಾದಂತೆ ಶಿಕ್ಷಣ, ಶಿಕ್ಷಣಪದ್ಧತಿ ಬದಲಾಗುತ್ತದೆ. ಮಾನವ ಮೌಲ್ಯದ ಮೇಲೆ ಸಂಸ್ಕೃತಿಯು ಅವಲಬಿಸಿರುವುದರಿಂದ ಅದು ತಕ್ಕಮಟ್ಟಿಗೆ ಸ್ಥಿರವಾಗಿರುತ್ತದೆ". ಹೀಗಾಗಿ ಶಿಕ್ಷಣವೆಂಬುದು ಸಮಾಜದ ಎಲ್ಲಾ ಸಮುದಾಯಗಳ ಮೂಲ ಬೇರುಗಳನ್ನು ಮುಟ್ಟುವಂತಹ, ಶಿಕ್ಷಣದ ಕಾರ್ಯ ಯೋಜನೆಗಳು ಸಾಮಾಜಿಕ ಸಂಬಂಧಗಳೊಂದಿಗೆ ಸ್ಪಂಧಿಸುವಂತಿರಬೇಕು. ಅಂದಾಗ ಮಾತ್ರ ಸಮುದಾಯಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ವ್ಯಾಖ್ಯೆ ವಿಶಾಲ ಅರ್ಥವನ್ನು ಪಡೆದು ಕೊಳ್ಳಲು ಸಾಧ್ಯವಾಗುತ್ತದೆ.

ತೊಂಬತ್ತರ ದಶಕದ ನಂತರ ಲಿಂಗ ಸಂಬಂಧ ತಾರತಮ್ಯವನ್ನು ಹೋಗಲಾಡಿಸಲು ಸಾಕಷ್ಟು ಪ್ರಯತ್ನಗಳು ಕಾರ್ಯರೂಪಕ್ಕೆ ಬಂದಿವೆ. ಲಿಂಗಸಮಾನತೆಯ ಪ್ರತಿಪಾದಕರಾದ ಪ್ರೊ॥ ಅಮರ್ತ್ಯ ಸೇನ್ ಅವರ ದೃಷ್ಟಿಯಲ್ಲಿ ಅಭಿವದ್ಧಿಯ ಹಂತದಲ್ಲಿ ಹೆಣ್ಣು ಮತ್ತು ಗಂಡು ಸಮಾನವಾಗಿ ಪಾಲ್ಗೊಳ್ಳುವುದು ಅವಶ್ಯಕವೆಂಬ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಉದ್ದೇಶಿತ ರಿಕ್ಷಾ ಸಮುದಾಯಗಳ ಪುರುಷ ಮತ್ತು ಮಹಿಳೆಯರ ಸಾಕ್ಷರತೆಯ ಪ್ರಮಾಣದ ಜೊತೆಗೆ ಕುಟುಂಬದ ಸಹ ಸದಸ್ಯರ ಶಿಕ್ಷಣದ ಸ್ಥಿತಿಯನ್ನು ತಿಳಿಯುವುದು ಅವಶ್ಯಕ. ಆದ್ದರಿಂದ ಶಿಕ್ಷಣ ಕುರಿತಾದ ಮಾಹಿತಿಯನ್ನು ೩.೧ ರ ಕೋಷ್ಟಕದಿಂದ ತಿಳಿಯಬಹುದು.

ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕ ಸಮುದಾಯಗಳ ಶೈಕ್ಷಣಿಕ ಪ್ರಮಾಣ

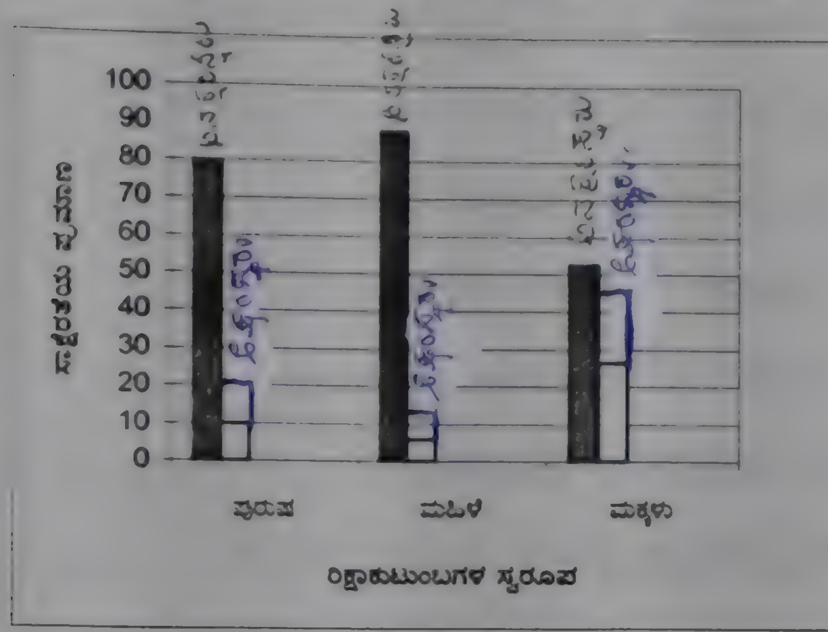
ಮೇಲಿನ ಕೋಷ್ಟಕವನ್ನು ಅವಲೋಕಿಸಿದಾಗ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕ ಸಮುದಾಯಗಳಲ್ಲಿ ಸಾಕ್ಷರತೆಯ ಪ್ರಮಾಣ ತುಂಬಾ ಕಡಿಮೆ ಇರುವುದು ಕಂಡು ಬರುತ್ತದೆ. ಆಯ್ಕೆಗೆ ಪರಿಗಣಿಸಲ್ಪಟ್ಟ ೫೦ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರು ಅವರ ಪತ್ನಿಯರು ಮತ್ತು ಅವರ ಕುಟುಂಬದಲ್ಲಿ ಕಂಡುಬರುವ ಮಕ್ಕಳ ಶಿಕ್ಷಣದ ಪ್ರಮಾಣಗಳಲ್ಲಿ ವ್ಯತ್ಯಾಸವಿರುವುದನ್ನು ಗುರುತಿಸಬಹುದು. ಅದು ಪುರುಷರಲ್ಲಿ ಶೇಕಡ ೨೦ರಷ್ಟು ಸಾಕ್ಷರತೆಯಿದ್ದರೆ, ಸ್ತ್ರೀಯರಲ್ಲಿ ಕೇವಲ ಶೇ ೧೨ರಷ್ಟು ಸಾಕ್ಷರತೆಯಿರುವುದು ಕಂಡು ಬರುತ್ತದೆ. ಹೀಗಾಗಿ ಅನರಕ್ಷರತೆಯಿಂದ ಬಳಲುತ್ತಿರುವ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕ ಸಮುದಾಯಗಳು ಹತ್ತಾರು ತೊಂದರೆಗಳಿಗೆ ಮೂಲಕಾರಣವಾಗಿವೆ ಎನ್ನಬಹುದು. ಅಷ್ಟೇ ಅಲ್ಲದೆ ಅವರ ಕುಟುಂಬದಲ್ಲಿನ ಮಕ್ಕಳ ಶಿಕ್ಷಣದ ಪ್ರಮಾಣವು ಸಹ

ಮಾಹಿತಿದಾರರು	ಅವಿದ್ಯಾವಂತರು	ಪ್ರಾಥಮಿಕ	ಮಾಧ್ಯಮಿಕ	ಪ್ರೌಢ	ಪಿ.ಯು.ಸಿ	ಒಟ್ಟು ಸಂಖ್ಯೆ
ಪುರುಷ	೪೦	೦೫	೦೩	೦೧	೦೧	೫೦
ಶೇಕಡವಾರು	೮೦%	೧೦%	೬%	೨%	೨%	೧೦೦%
ಮಹಿಳೆ	೪೪	೦೩	೦೨	೦೧	–	೫೦%
ಶೇಕಡವಾರು	೮೮%	೬%	೪%	೨%	–	೧೦೦%
ಮಕ್ಕಳು	೭೦	೩೫	೨೨	೦೪	೦೨	೧೩೩
ಶೇಕಡವಾರು	೫೨.೬೩%	೨೬.೫೧%	೧೬.೫೪%	೩.೦೨%	೧.೫೦%	೧೦೦%

೨. ಪುಸ್ತಕ ಪ್ರಪಂಚ. ಡಾ॥ ರಾಯ್ ಧಾರವಾಡಕರ ಪುಟ ೨೫೧.

ತೃಪ್ತಿಕರವಾಗಿಲ್ಲ. ಅದು ಸಹ ಶೇಕಡ ೪೭.೩೭ಕ್ಕೆ ಕುಂಠಿತಗೊಂಡಿದೆ. ಅದು ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ಪ್ರಾಥಮಿಕ ಶಿಕ್ಷಣವನ್ನು ಮಾತ್ರ ಪಡೆದುಕೊಂಡಿರುವುದನ್ನು ಗಮನಿಸಬಹುದು. ಅದನ್ನು ಇನ್ನು ಸರಳವಾಗಿ ಲಂಬಾರೇಖೆ ನಕ್ಷೆಯಲಿ ಈ ಕೆಳಗಿನಂತೆ ತೋರಿಸಬಹದಾಗಿದೆ.

<u>ರಿಕ್ಷಾ ಚಾಲಕ ಕುಟುಂಬಗಳ ಶಿಕ್ಷಣದ ಚಿತ್ರಣ</u>



ಅಕ ಅಕ್ಷಾಂಶವು ರಿಕ್ಷಾ ಕುಟುಂಬಗಳ ಸ್ವರೂಪವನ್ನು ರೇಖಾಂಶವು ಕುಟುಂಬಗಳು ಹೊಂದಿರುವ ಸಾಕ್ಷರತೆಯ ಪ್ರಮಾಣವನ್ನು ಪ್ರತಿನಿಧಿಸುತ್ತದೆ. ರೇಖಾಚಿತ್ರದಲ್ಲಿರುವ ಕಪ್ಪುಚ್ಛಾಧೀತ ಪ್ರದೇಶವು ಅನಕ್ಷರತೆಯ ಪ್ರಮಾಣವನ್ನು ಹಾಗು ಬಿಳಿಚ್ಛಾಧೀತ ಪ್ರದೇಶವು ಶಿಕ್ಷಣದ ಪ್ರಮಾಣವನ್ನು ತೋರಿಸುತ್ತದೆ. ಅದು ಪುರುಷ, ಮಹಿಳೆ, ಮತ್ತು ಮಕ್ಕಳಲ್ಲಿ ಬೇರೆ ಬೇರೆಯಾಗಿರುವುದನ್ನು ಕಾಣಬಹುದು.

ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕ ಸಮುದಾಯಗಳಲ್ಲಿ ಕಂಡುಬರುವ ಅನಕ್ಷರತೆಯ ಹೆಚ್ಚಳದಿಂದಾಗಿ ಅವರು ಸಾಮಾಜಿಕ, ಆರ್ಥಿಕ, ದೈಹಿಕ ಮತ್ತು ಮಾನಸಿಕವಾಗಿ ಹಲವಾರು ಸಮಸ್ಯೆಗಳನ್ನು ಎದುರಿಸಬೇಕಾಗಿದೆ. ಇಂತಹ ವಿಷಮ ಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿ ಸಮುದಾಯಗಳ ಶಿಕ್ಷಣದ ಹೆಚ್ಚಳಕ್ಕೆ ಅಗತ್ಯವಾದ ಕ್ರಮಗಳನ್ನು ಮತ್ತು ಪರಿಹಾರದ ಬಗ್ಗೆ ಸೂಕ್ತ ಹಾಗು ವ್ಯವಸ್ಥಿತ ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ಕೈಗೊಳ್ಳುವುದು ಅನಿವಾರ್ಯವಾಗಿದೆ.

"ಸಾಕ್ಷರತೆ ಮತ್ತು ಬಡತನ ಇವುಗಳ ನಡುವೆ ವಿಲೋಮ ಸಂಬಂಧವಿದೆ" ಎಂಬ ಉದ್ಘೋಷ ಸತ್ಯಕ್ಕೆ ತುಂಬಾ ಸಮೀಪವಾದುದು. ಅದು ಮಾನವ ಸಮುದಾಯಗಳಿಗೆ ದೊರೆಯುವ ಶಿಕ್ಷಣದಿಂದಾಗಿ ಅವರಲ್ಲಿರುವ ಬಡತನಕ್ಕೆ ಕಾರಣಗಳೇನು? ಅದರ ನಿರ್ಮೂಲನೆಗೆ ಕೈಗೊಳ್ಳಬೇಕಾದ ಕ್ರಮಗಳಾವುವು?. ಎಂಬುದರ ಬಗ್ಗೆ ಶಿಕ್ಷಣವು ಅನೇಕ ವಿಧಿವಿಧಾನಗಳನ್ನು ಮಾನವನಿಗೆ ತಿಳಿಯಪಡಿಸುತ್ತದೆ.

ಶಿಕ್ಷಣವು ಮಾನವನಲ್ಲಿ ಸುಸಂಸ್ಕೃತಿಯನ್ನು ಬೆಳೆಸಿ, ಸಮಸ್ಯೆಗಳಿಂದ ಪಾರಾಗಲು ಅಗತ್ಯ ಕ್ರಮಗಳ ಬಗ್ಗೆ ತಿಳುವಳಿಕೆಯನ್ನು ಮೂಡಿಸುತ್ತದೆ. ಅದು ಸುಖಿಕುಟುಂಬ, ಸುಸಮಾಜ ಮತ್ತು ಸಮೃದ್ಧಿ ರಾಷ್ಟ್ರದ ನಿರ್ಮಾಣಕ್ಕೆ ಅಡಿಪಾಯವೆನಿಸುತ್ತದೆ. ಇದಕ್ಕೆ ವಿರುದ್ಧವಾಗಿ ಆಲೋಚಿಸುವುದಾದರೆ ಅನಕ್ಷರತೆ ಹೆಚ್ಚಾಗಿರುವ ಸಮುದಾಯಗಳಲ್ಲಿ



ಬಡತನ, ಅಜ್ಞಾನ, ನಿರುದ್ಯೋಗ ಮತ್ತು ಅಂಧಾನುಕರಣೆಯಿಂದಾಗಿ ಬಡತನ ಪ್ರಮಾಣ ಹೆಚ್ಚುತ್ತಾ ಹೋಗುತ್ತದೆ ಅದು ಕುಟುಂಬ, ಸಮಾಜ ಮತ್ತು ರಾಷ್ಟ್ರವನ್ನು ಸಂಕಷ್ಟದಲ್ಲಿ ನರಳುವಂತೆ ಮಾಡುತ್ತದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಶಿಕ್ಷಣವು ರಿಕ್ಷಾ ಚಾಲಕ ಸಮುದಾಯಗಳ ಸಾಮಾಜಿಕ, ಆರ್ಥಿಕ ಮತ್ತು ರಾಜಕೀಯ ಸ್ಥಾನಮಾನಗಳನ್ನು ನಿರ್ಧರಿಸುವ ದಿಕ್ಸೂಚಿ ಎಂದು ಪರಿಭಾವಿಸಿ, ಪ್ರಸ್ತುತ ಸನ್ನಿವೇಶದಲ್ಲಿ ಕಂಡು ಬರುವ ಅತಿಪ್ರಸರಣ ಹಣದ ಅಪಮೌಲ್ಯ ಜಾಗತೀಕರಣ ಮತ್ತು ಉದಾರೀಕರಣದ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಶಿಕ್ಷಣದ ವೆಚ್ಚವು ದಿನ-ದಿನಕ್ಕೆ ಹೆಚ್ಚುತ್ತಾ ಸಾಗಿದೆ. ಅದು ಹಣವಿದ್ದವರಿಗೆ ಮಾತ್ರ ಶಿಕ್ಷಣ ಎಂಬ ಹಂತಕ್ಕೂ ಬಂದು ನಿಂತಿದೆ. ಈ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಬಡತನ, ನಿರುದ್ಯೋಗ ತೀವ್ರ ಪೈಪೋಟಿ ಹಾಗು ಕಡಿಮೆ ಆದಾಯಗಳಿಂದ ಕೂಡಿರುವ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕ ಸಮುದಾಯಗಳಿಗೆ ಶಿಕ್ಷಣವು ಮರಿಚಿಕೆಯಾಗುವುದರಲ್ಲಿ ಸಂದೇಹವಿಲ್ಲ. ಕ್ಷೇತ್ರಕಾರ್ಯದ ಸಂಧರ್ಭದಲ್ಲಿ ತಮ್ಮ ಮಕ್ಕಳ ಭವಿಷ್ಯ ತಮ್ಮಂತೆ ಆಗದಿರಲಿ, ಅವರಿಗೆ ಶಿಕ್ಷಣವನ್ನು ಸರಳವಾಗಿ ದೊರೆಯುವ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ರೂಪಗೊಳ್ಳಬೇಕೆಂಬುದು ಬಹುಸಂಖ್ಯಾತರ ಅಂಬೋಣ. ಈ ನಿಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ಕೇಂದ್ರ ಮತ್ತು ರಾಜ್ಯ ಸರಕಾರಗಳು ಶಿಕ್ಷಣಕ್ಕಾಗಿ ಕೈಗೊಂಡಿರುವ ಉಚಿತ ಶಿಕ್ಷಣ ನೀತಿ, ರಾತ್ರಿಶಾಲೆಗಳು, ಬಾಲಕಾರ್ಮಿಕರ ಶಾಲೆಗಳು, ಸಂಚಾರಿ ಘಟಕಗಳು, ಚರ್ಚೆ, ಸಭೆ, ಸಮಾರಂಭ ಹಾಗು ಸಿನಿಮಾಗಳ ಮೂಲಕ ಅವರಲ್ಲಿ ಶಿಕ್ಷಣದಬಗ್ಗೆ ಜಾಗೃತಿಯನ್ನು ಮೂಡಿಸಿ, ಸರಳಹಾಗು ಸುಲಭ ಶಿಕ್ಷಣದ ಪೂರೈಕೆಗೆ ಕ್ರಮ ಕೈಗೊಳ್ಳುವುದು ಸೂಕ್ತವಾಗಿದೆ.

ಯೋಜನಾ ಮಾಸ ಪತ್ರಿಕೆ-೧೯೯೯-ನವಂಬರ್, ಟಿ.ಆರ್. ಚಂದ್ರಶೇಖರ

ಆದಾಯ

ಉದ್ಯೋಗ ಮತ್ತು ಆದಾಯಗಳೆರಡು ಸಮಾಜದಲ್ಲಿ ಸಮುದಾಯಗಳ ಸಾಮಾಜಿಕ , ರಾಜಕೀಯ ಮತ್ತು ಸಾಂಸ್ಕೃತಿಕ ಸ್ಥಾನಮಾನಗಳ ನಿರ್ಧಾರಕವೂ ಹಾಗು ನಿಯಮಿತವೂ ಹೌದು. ಅವುಗಳು ಸಮುದಾಯಗಳಿಗೆ ಗೌರವ ಮತ್ತು ಆಧಾರಗಳ ಮಾನದಂಡವೂ ಆಗಬಹುದು. ಶಿಕ್ಷಣ-ಉದ್ಯೋಗ-ಗಳಿಕೆ, ಇವು ಮೂರು ಪರಸ್ಪರ ನಿಕಟ ಸಂಬಂಧವನ್ನು ಹೊಂದಿರುವುದಷ್ಟೇ ಅಲ್ಲ ಪರಸ್ಪರಅವಲಂಬಿತವಾಗಿವೆ. ಸಮಾಜದಲ್ಲಿರುವ ಒಳ್ಳೆಯ ಶಿಕ್ಷಣದ ಪಿಧಾನವು ಸಮುದಾಯಗಳಿಗೆ ಸುಸ್ಥಿತಿಯ ಉದ್ಯೋಗವನ್ನು ದೊರಿಕಿಸಿ ಕೊಡುವಲ್ಲಿ ಸಹಕಾರಿಯಾಗಿದೆ. ಸುಭದ್ರ ಉದ್ಯೋಗದ ಸ್ಥಾನವೂ ಸಾಕಷ್ಟು ಆದಾಯವನ್ನು ತಂದುಕೊಡುವುದಲ್ಲದೆ ಸಮುದಾಯಗಳ ಅಸ್ತಿತ್ವ ಹಾಗು ಬೆಳವಣಿಗೆಯಲ್ಲಿ ಪ್ರಮುಖವೆನಿಸುತ್ತದೆ. ಸಮುದಾಯಗಳ ಗಳಿಕೆಯು ಅವುಗಳ ಸಂಕಷ್ಟ ಮತ್ತು ಆಕಸ್ಮಿಕ ಘಟನೆಗಳ ನಿವಾರಣೆಗೆ ಪರ್ಯಾಯ ಸಾಧನವಾಗಿಯೂ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸಬಹುದು. ಹೀಗಾಗಿ ಶಿಕ್ಷಣವನ್ನು ಬಿಟ್ಟು ಉದ್ಯೋಗವಿಲ್ಲ, ಉದ್ಯೋಗವನ್ನು ಬಿಟ್ಟು ಆದಾಯವಿಲ್ಲ. ಆದಾಯವನ್ನು ಬಿಟ್ಟು ಗಳಿಕೆಯಿಲ್ಲ, ಗಳಿಕೆಯನ್ನು ಬಿಟ್ಟು ಅಸ್ತಿತ್ವವಿಲ್ಲ ಹಾಗು ಅಸ್ತಿತ್ವವನ್ನು ಬಿಟ್ಟು ಸಮಾಜವಿಲ್ಲ ಅವುಗಳು ಒಂದನ್ನೊಂದು ಪರಸ್ಪರ ಬೆಸೆದು ಕೊಂಡಿವೆ. ಇಂದು ಇಡೀ ಪಿಶ್ವದ ಎಲ್ಲಾ ಸ್ಥಾನಮಾನಗಳ ನಿರ್ಧಾರವೂ ಈ ಮೂರು ಅಂಶಗಳನ್ನೆ ಆಧರಿಸಿ ನಿರ್ಧರಿಸಲ್ಪಡುವುದನ್ನು ಮನಗಾಣಬಹುದು. ಆದ್ದರಿಂದ ದುಡಿಮೆಯು ಕುಟುಂಬದ ಪಾಲನೆ, ಪೋಷಣೆ ಹಾಗು ರಕ್ಷಣೆಯಲ್ಲಿ ನಿರ್ಣಾಯಕವೂ ಆಗಬಹುದು. "ಪ್ರತಿಯೊಬ್ಬರು ನಿರ್ವಹಿಸಬೇಕಾದ ಕೆಲವು ಕರ್ತವ್ಯಗಳಿರುತ್ತವೆ. ಈ ಕರ್ತವ್ಯಗಳನ್ನು ಅವರು ಕಡೆಗಣಿಸುವಂತಿಲ್ಲ ಕೆಲವು ಕರ್ತವ್ಯಗಳನ್ನು ತನಗಾಗಿ, ಇನ್ನು ಕೆಲವನ್ನು ತನ್ನವರಿಗಾಗಿ ಮತ್ತೆ ಕೆಲವನ್ನು ಮೂರನೆಯವರಿಗಾಗಿ, ದೇಶಕ್ಕಾಗಿ , ಲೋಕಕ್ಕಾಗಿ ಮಾಡಬೇಕಾದ ಕರ್ತವ್ಯಗಳು ಇವೆ. ಜೀವನ ಕರ್ತವ್ಯಗಳ ಕಟ್ಟು. ಪ್ರತಿಯೊಬ್ಬರು ತಮ್ಮ ಕರ್ತವ್ಯಗಳನ್ನು ತಪ್ಪದೇ ನೆರವೇರಿಸಿದರೆ ಲೋಕಜೀವನ ನೆಮ್ಮದಿಯನ್ನು ಕಾಣುತ್ತದೆ, ವ್ಯಕ್ತಿ ಜೀವನ ಸುಖವಾಗುತ್ತದೆ. ಕರ್ತವ್ಯಗಳಲ್ಲಿ ಸಣ್ಣದು ದೊಡ್ಡದು ಎಂಬುವುದಿಲ್ಲ ಹೊರನೋಟಕ್ಕೆ ಗಾತ್ರ, ಆಕಾರ, ಮಹತ್ವ ಭಿನ್ನ ಭಿನ್ನವಾಗಿ ತೋರುತ್ತವೆ. ಆದರೆ ಬದುಕು ಪೂರ್ಣಗೊಳ್ಳಲು ನಕ್ಷತ್ರ-ಸೂರ್ಯ, ಗುಡಿಸಲು - ಅರಮನೆ, ಸಣ್ಣಗಿಡ - ದೊಡ್ಡಮರ, ಕಿರುತೊರೆ - ಮಹಾನದಿ, ಆನೆ - ಅಮಿಬ ಇವೆಲ್ಲವೂ ನೋಡಲು ದೊಡ್ಡವು, ಸಣ್ಣವು ನಿಜ. ಪ್ರಕೃತಿ ಪೂರ್ಣಗೊಳ್ಳಲು-ಎಲ್ಲವೂ ಬೇಕು"(೧) ಆದ್ದರಿಂದ ಸಮಾಜದಲ್ಲಿ ಕಂಡುಬರುವ ಸಾಮಾನ್ಯನಿಂದ ಓಡಿದು ಪ್ರಧಾನಿಯ ದುಡಿಮೆಯು ಆಯಾ ಸ್ಥರಗಳ ಸಾಮಾಜಿಕ ಸಂರಕ್ಷಣೆಗೆ ಪ್ರೇರಕವೂ ಆಗಬಹುದು.

---

[೧] ಸೂಲಂಗಿ : ಡಾ। ಹಾ.ಮಾ. ನಾಯಕ: ಪುಟ . ೪೯

ಈ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕ ಸಮುದಾಯಗಳ ದೈನಂದಿನ ದುಡಿಮೆ ಎಷ್ಟು? ಅವರ ಬಳಕೆ ವಸ್ತುಗಳಾವುವು? ಜೀವನ ನಿರ್ವಹಣೆಯ ವೆಚ್ಚವೆಷ್ಟು ? ಉಳಿತಾಯದ ಪ್ರಮಾಣವನ್ನು ಅರಿತುಕೊಂಡಾಗ ಮಾತ್ರ ಅವರ ನೈಜ ಸಾಮಾಜಿಕ ಮತ್ತು ಆರ್ಥಿಕ ಸ್ಥಾನಮಾನಗಳನ್ನು ಗುರುತಿಸಲು ಸಾಧ್ಯವಾಗುತ್ತದೆ.

ಆಧುನೀಕರಣ ಮತ್ತು ಉದಾರೀಕರಣದ ಹಿನ್ನಲೆಯಲ್ಲಿ ಹೊಸ ಹೊಸ ತಂತ್ರಜ್ಞಾನದ ಬಳಕೆ, ವಿವಿಧ ಸಾಧನ ಸಾಮಾಗ್ರಿಗಳ ಆವಿಷ್ಕಾರ ಹಾಗು ಅವುಗಳ ಉಪಯೋಗಗಳಿಂದಾಗಿ ಸೈಕಲ್‌ರಿಕ್ಷಾ ಬಳಕೆದಾರರ ಪ್ರಮಾಣ ದಿನದಿಂದ ದಿನಕ್ಕೆ ಕಡಿಮೆಯಾಗುತ್ತಿದೆ. ಇದರಿಂದ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರ ದಿನನಿತ್ಯದ ದುಡಿಮೆ ಮಾತ್ರ ಕನಿಷ್ಟ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿದೆ. ಅದನ್ನು ಅವರ ಮಾತುಗಳಲ್ಲಿ ಹೇಳುವುದಾದರೆ "ದುಡಿಮೆ ಸಿಕ್ಕರೆ ಶಿಕಾರಿ ಇಲ್ಲವಾದರೆ ಭಿಕಾರಿ" ಎಂಬುದು ಅವರ ದುಡಿಮೆಯಿಂದ ಬರುವ ಗಳಿಕೆಯು ಸ್ಪಷ್ಟ ಕನ್ನಡಿಯಾಗಿ ಗೋಚರಿಸುತ್ತದೆ. ಅದನ್ನು ಕೋಷ್ಟಕ ೩.೨ ರಿಂದ ತಿಳಿಯಬಹುದು.

<u>ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರ ದೈನಂದಿಕ ಆದಾಯದ ನೋಟ</u>

	ದೈನಂದಿಕ ಗಳಿಕೆ		
ಆದಾಯದ ವಿವರ. ರೂ	೪೦ –೬೦	೬೧ ೮೦	೮೧–೧೦೦
ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರ ಸಂಖ್ಯೆ	೩೨	೧೩	೦೫
ಶೇಕಡ ವಾರು	೬೪%	೨೬%	೧೦%

ಮೇಲಿನ ಕೋಷ್ಟಕವನ್ನು ಗಮನಿಸಿದಾಗ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರ ದೈನಂದಿನ ದುಡಿಮೆ ಪ್ರತಿಶತ ೬೪ ರಷ್ಟು-ಕೇವಲ ೬೦ ರೂ. ಗಳ ಅಂತರದಲ್ಲಿ ತೃಪ್ತಿಯನ್ನು ಪಡೆದಿದ್ದಾರೆ. ಕೆಲವು ವಾಣಿಜ್ಯ-ವಹಿವಾಟುಗಳ ತೀವ್ರತೆಯ ಸ್ಥಳಗಳಲ್ಲಿ ರೂ. ೧೦೦ಗಳ ಆದಾಯದಲ್ಲಿ ಕೇವಲ ೧೦ರಷ್ಟು ಮಾತ್ರ ಆದಾಯವನ್ನು ಗಳಿಸುವ ಸಾಮರ್ಥ್ಯವನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದಾರೆ. ಅವರ ಆದಾಯವನ್ನು ತಿಂಗಳ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಅವರ ಒಟ್ಟು ಮೊತ್ತವನ್ನು ಕೆಳಗಿನ ೩.೩ ಕೋಷ್ಟಕದಿಂದ ತಿಳಿಯಬಹುದು.

	ತಿಂಗಳ ಆದಾಯದರೂಪದಲ್ಲಿ ಲೆಕ್ಕಾಚಾರ			
ತಿಂಗಳು ಆದಾಯ	೧೦೦೦–೧೫೦೦	೧೫೦೧–೨೦೦೦	೨೦೦೧–೨೫೦೦	ಒಟ್ಟು
ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರ ಸಂಖ್ಯೆ	೩೨	೧೩	೦೫	೫೦
ಶೇಕಡ ವಾರು	೬೪%	೨೬%	೧೦%	೧೦೦%

ರಿಕ್ಷಾಚಾಲನೆ ವೃತ್ತಿಯಿಂದ ಬರುವ ಆದಾಯವು ಸ್ಥಿರವಾಗಿರದೇ ಅಸ್ಥಿರತೆಯಿಂದ ಕೂಡಿರುವುದು ಕಂಡುಬರುತ್ತದೆ ಆದ್ದರಿಂದ ಅವರ ಕಡಿಮೆ ಆದಾಯವು ಬೆಲೆ ಏರಿಕೆ, ಅತಿಪ್ರಸರಣ, ನಿರುದ್ಯೋಗ ಮತ್ತು ಹಣದ ಅಪಮೌಲ್ಯದ ಸಂಗರ್ಭದಲ್ಲಿ ಕೌಟುಂಬಿಕ ಅಗತ್ಯ ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸಿಕೊಡುವಲ್ಲಿ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರು ಅಸಮರ್ಥರಾಗಿದ್ದು ತಮ್ಮ ವೆಚ್ಚದ ಪ್ರಮಾಣವು ಹೆಚ್ಚಾಗುತ್ತಿರುವ ಬಗ್ಗೆ ಕಳವಳ ಗೊಂಡಿದ್ದಾರೆ.

ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರ ವೆಚ್ಚದ ಪ್ರಮಾಣ

ದೈನಂದಿನ ಗಳಿಕೆ	ರಿಕ್ಷಾಬಾಡಿಗೆ ದರ	ಉಳಿದ ಆದಾಯ	ಜೀವನ ವೆಚ್ಚ	ಉಳಿತಾಯ
೬೦ ರೂ	೧೫-೦೦	೪೫-೦೦	೫೦-೦೦	-

ಮೇಲಿನ ಕೋಷ್ಠಕದಲ್ಲಿ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರ ಸರಾಸರಿ ಆದಾಯವು ೬೦-೦೦ ರೂ ಗಳೆಂದು ಪರಿಗಣಿಸಿದಾಗ, ಅದರಲ್ಲಿ ಸೈಕಲ್‌ರಿಕ್ಷಾಮಾಲೀಕನಿಗೆ ೧೫-೦೦ ರೂ ಗಳನ್ನು ಬಾಡಿಗೆಯಾಗಿ ನೀಡುತ್ತಾನೆ, ಅವನು ಉಳಿದ ೪೫-೦೦ ರೂ ಗಳ ಆದಾಯದಲ್ಲಿ ಆಹಾರ ಧಾನ್ಯಗಳು, ತರಕಾರಿ, ವಿವಿಧ ಹವ್ಯಾಸಗಳಿಗೆ ಮಾಡುವ ವೆಚ್ಚದ ಪ್ರಮಾಣವು ಸುಮಾರು ೫೦-೦೦ ರೂ ಗಳೆಂದುಕೊಂಡರೆ, ಅವನ ದಿನದ ಗಳಿಕೆಯು ಆದಾಯಕ್ಕಿಂತಲೂ ಕಡಿಮೆ ಇರುವುದು ಕಂಡುಬರುತ್ತದೆ. ಉಳಿತಾಯವೆಂಬುದು ಅವರಲ್ಲಿ ಮರೀಚಿಕೆಯಾಗಿ ಮಾರ್ಪಟ್ಟು ಅವರ ಮುಂದಿನ ಭವಿಷ್ಯದ ಬಗ್ಗೆ ಯಾವುದೇ ಯೋಜನೆಗಳಾಗಲಿ, ಆಕಾಂಕ್ಷೆಯಾಗಲಿ ಇಲ್ಲವಾಗಿದೆ. ಇಂಥಹ ಕಡಿಮೆ ಆದಾಯದ ಗಳಿಕೆಯು, ಅವರು ಯಾವ ಯಾವ ವಸ್ತುಗಳ ಒಡೆತನವನ್ನು ಪಡೆದುಕೊಳ್ಳಲು ಸಾಧ್ಯವಾಗಿದೆ ಎಂಬುದನ್ನು ಕೆಳಗಿನ ೩.೪ ಕೋಷ್ಠಕದಿಂದ ತಿಳಿಯಬಹುದು.

ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕ ಸಮುದಾಯಗಳ ಬಳಕೆ ವಸ್ತುಗಳ ವಿವರ

ಕ್ರ.ಸಂ	ವಿವರಗಳು	ಒಡೆತನವನ್ನು ಹೊಂದಿದ ವಸ್ತುಗಳು						
೧	ಬಳಕೆ ವಸ್ತುಗಳು	ಟಿ.ವಿ	ರೇಡಿಯೋ	ಟೇಪ್ ರಿಕಾರ್ಡರು	ಸ್ಟೀಲ್‌ಪಾತ್ರೆ	ಅಲ್ಯೂಮಿನಿಯಂ ಪಾತ್ರೆ	ಸೈಕಲ್	ಒಟ್ಟು
೨	ರಿ.ಚಾ. ಸಂಖ್ಯೆ	೦೨	೦೫	೦೨	೨೧	೧೪	೦೬	೫೦
೩	ಶೇಕಡವಾರು	೪%	೧೦%	೪%	೪೨%	೨೮%	೧೨%	೧೦೦%

ಮೇಲಿನ ಕೋಷ್ಟಕವನ್ನು ಗಮನಿಸಿದಾಗ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕ ಸಮುದಾಯವು ಕಡಿಮೆ ಆದಾಯದ ಗಳಿಕೆಯಿಂದ ಅವರು ಬಳಸುವ ಹಾಗು ಒಡೆತನವನ್ನು ಹೊಂದಿರುವ ವಸ್ತುಗಳು ತುಂಬಾ ಸರಳವಾಗಿವೆ. ಅವರ ಕನಿಷ್ಟ ದುಡಿಮೆಯು ಆಹಾರ, ವಸತಿ, ಉಡುಪು, ಸಾಮಾಜಿಕ ಸ್ಥಾನಮಾನಗಳ ಕುಸಿತಕ್ಕೆ ಕಾರಣವಾಗಿದೆ. ಅವರನ್ನು ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ವಿರುದ್ಧ ಹಾಗು ಜೀವನದಲ್ಲಿ ಜಿಗುಪ್ಸೆಯನ್ನುಂಟು ಮಾಡುವಲ್ಲಿ ಪ್ರೇರೇಪಿಸಬಹುದು.

ಉಪಕಸಬು

ಜಾಗತೀಕರಣದ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಹಣದುಬ್ಬರ, ಬೆಲೆಏರಿಕೆ, ಜನಸಂಖ್ಯೆ ಬೆಳವಣಿಗೆ, ನಿರುದ್ಯೋಗ, ತೀವ್ರ ಪೈಪೋಟಿ, ಬೇಡಿಕೆಯ ಹೆಚ್ಚಳ ಹಾಗು ಬಡತನವು ಹೆಚ್ಚುತ್ತಿರುವ ಇಂದಿನ ದಿನಗಳಲ್ಲಿ ಸರಕು–ಸೇವೆಗಳ ಬೆಲೆಗಳು ಸಹಾ ತಾವೇನೂ ಕಮ್ಮಿ ಎಂಬಂತೆ ದಿನದಿಂದ ದಿನಕ್ಕೆ ಅಧಿಕಗೊಳ್ಳುತ್ತಿವೆ. ಉದ್ಯೋಗಸ್ಥ ಸಮುದಾಯಗಳು ಕೇವಲ ತಮ್ಮ ಮೂಲ ವೃತ್ತಿಯಿಂದ ಬರುವ ಗಳಿಕೆಯಲ್ಲಿಯೇ ಜೀವನಾವಶ್ಯಕ ವಸ್ತುಗಳನ್ನು ಪಡೆದುಕೊಳ್ಳಲು ಸಾಧವಾಗುತ್ತಿಲ್ಲ. ಆದ್ದರಿಂದ ಮುಷ್ಕರ, ಪ್ರತಿಭಟನೆ, ಬಂದ್, ಘೇರಾವ್ ಇತ್ಯಾದಿ ಪ್ರಕರಣಗಳು ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗುತ್ತಿವೆ. ಅವುಗಳನ್ನು ಎಲ್ಲಾ ಸರ್ಕಾರಿ ಮತ್ತು ಖಾಸಗಿ ಸಂಸ್ಥೆಗಳ ಉದ್ಯೋಗಿಗಳ ಅಂತಿಮ ಅಸ್ತ್ರವಾಗಿ ದಿನಾಲು ಟಿ.ವಿ, ರೇಡಿಯೋ, ದಿನಪತ್ರಿಕೆಗಳಲ್ಲಿ ಕಾಣಬಹುದಾಗಿದೆ. ಇಂತಹ ಸನ್ನಿವೇಶದಲ್ಲಿ ದುಡಿಯುವ ವರ್ಗಗಳು ಕುಟುಂಬದ ಸುಭಿಕ್ಷೆಗಾಗಿ, ಬೇರೆ ಬೇರೆ ಉದ್ಯೋಗಗಳಲ್ಲಿ ತೊಡಗಬೇಕಾದ ಅನಿವಾರ್ಯತೆ ಜಗತ್ತಿನಾದ್ಯಂತ ಕಂಡುಬರುತ್ತಿದೆ. ಅಂದರೆ ನಿರ್ಧಿಷ್ಟವಾದ ವೇತನವನ್ನು ಪಡೆಯುವ ವರ್ಗಗಳ ಸ್ವರೂಪವೆ ಹೀಗಿರುವಾಗ, ಅಸ್ಥಿರವಾದ ದುಡಿಮೆಯನ್ನು ಅವಲಂಬಿಸಿರುವ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕ ಸಮುದಾಯಗಳ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಯೂ ತುಂಬ ಸಂಕಷ್ಟಕ್ಕೆ ಈಡಾಗಿದೆ. ಏಕೆಂದರೆ ಈಗಾಗಲೇ ಸಮಾಜದ ನಿರ್ಲಕ್ಷೆಗೆ ಪಾತ್ರವಾದ ಸೈಕಲ್‌ರಿಕ್ಷಾ ಬಳಕೆಯು ಜನಮನ್ನಣೆಯನ್ನು ಕಳೆದುಕೊಳುತ್ತಿದೆ. ಇದರಿಂದ ಅವುಗಳ ಅವಲಂಬಿತರ ಬದುಕು ಸಹ ಅನೇಕ ಏರಿಳಿಕೆಗೆ ಬಲಿಯಾಗಿ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕ ಸಮುದಾಯಗಳನ್ನು ಪರ್ಯಾಯ, ಉದ್ಯೋಗವನ್ನು ಹುಡುಕಿಕೊಂಡು ಹೋಗಲು ಪ್ರೋತ್ಸಾಹಿಸಿದೆ.

ಮೂಲ ವೃತ್ತಿಗೆ ಪರ್ಯಾಯವಾಗಿ ಕೈಗೊಂಡ ಯಾವುದೆ ಉದ್ಯೋಗವನ್ನು ಉಪಕಸುಬು ಎಂದೆನ್ನಬಹುದು ಈ ನಿಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ಯಾವುದೇ ಜನ ಸಮುದಾಯವು ತನ್ನ ಮೂಲ ವೃತ್ತಿಯಿಂದ ಬಂದ ಆದಾಯವು ಕುಟುಂಬದ ಅಗತ್ಯತೆಗಳನ್ನು ಈಡೇರಿಸುವಲ್ಲಿ ವೈಫಲ್ಯವಾದಾಗ ಅದಕ್ಕೆ ಸಹಾಯಕವಾಗಿ ಪರ್ಯಾಯ ಕಸುಬನ್ನು ಅವಲಂಬಿಸಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಅದು ಕುಟುಂಬದ ರಕ್ಷಣೆ ಮತ್ತು ಪಾಲನೆಗೆ ಪ್ರೇರಕವಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ನಗರೀಕರಣದ ಎಲ್ಲಾ ಲಕ್ಷಣಗಳನ್ನು ಪಡೆದುಕೊಂಡಿರುವ ಹೊಸಪೇಟೆ ನಗರವು ಸಾಕಷ್ಟು ಆಧುನಿಕತೆಗೆ ಒಳಪಟ್ಟಿದೆ. ನಗರದಲ್ಲಿ ಆಟೋಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ, ದ್ವಿಚಕ್ರ ವಾಹನಗಳಬಳಕೆ, ಹೆಚ್ಚುತ್ತಿರುವ ನಗರ ಬಸ್‌ಗಳು, ಸರಕು ವಾಹನಗಳು, ಮಿನಿಡಾರ್ ಮತ್ತು ಟೈರ್ ಬಂಡಿಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ದಿನೇ ದಿನೇ ಅಧಿಕಗೊಳ್ಳುತ್ತಿರುವದರಿಂದ ರಿಕ್ಷಾಗಳ ಬಳಕೆ ಕಡಿಮೆಯಾಗುತ್ತಿದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ, ನಗರದ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕ ಸಮುದಾಯಗಳ ಪುರಷ ಮತ್ತು ಮಹಿಳೆ ತಮ್ಮ ಕುಟುಂಬದ ನಿರ್ವಹಣೆಗಾಗಿ ಬೇರೆ ಬೇರೆ ಉದ್ಯೋಗಗಳಲ್ಲಿ ನಿರತರಾಗಿದ್ದಾರೆ. ಅದನ್ನು ೩.೬ ರ ಕೋಷ್ಟಕದಲ್ಲಿ ಕಾಣಬಹುದು.

ರಿಕ್ಷಾಸಮುದಾಯಗಳ ಉಪಕಸುಬುಗಳ ವಿವರ

ಉಪಕಸುಬುಗಳ ಹೆಸರು	ಹಮಾಲಿ	ಕೃಷಿಕೂಲಿ	ಹೋಟಲ್ ಕೆಲಸ	ಗೃಹ ಕೆಲಸ	ಅಂಗಡಿ ಕೆಲಸ	ವಿವಿಧ ಕೂಲಿ	ತಳ್ಳು ಬಂಡಿ	ಭಿಕ್ಷಾಟನೆ	ಒಟ್ಟು
ಪುರುಷ	೧೮	೧೨	–	೦೩	೦೫	೦೮	೦೪	–	೫೦
ಶೇಕಡವಾರು	೩೬%	೨೪%	–	೬%	೧೦%	೧೬%	೮%	–	೧೦೦%
ಮಹಿಳ	–	೧೨%	೦೮	೦೬	೦೫	೧೩	–	೦೬	೫೦%
ಶೇಕಡವಾರು	–	೨೪%	೧೬%	೧೨%	೧೦%	೨೬%	–	೧೨%	೧೦೦%

ಮೇಲಿನ ಕೋಷ್ಟಕವನ್ನು ಅವಲೋಕಿಸಿದಾಗ ಹಮಾಲಿ ವೃತ್ತಿಯನ್ನು ಶೇಕಡಾ ೩೬ರಷ್ಟು ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರು ಉಪವೃತ್ತಿಯಾಗಿ ಸ್ವೀಕರಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಏಕೆಂದರೆ ರಿಕ್ಷಾ ಚಾಲನೆಯಿಂದ ಬರುವ ಆದಾಯವು ನಿರ್ಧಿಷ್ಟವಾಗಿಲ್ಲದ ಕಾರಣ ಬಳಕೆವಾರರಿಗಾಗಿ ಕಾಯುತ್ತಾ ಕಾಲಹರಣ ಮಾಡದೇ, ಗ್ರಾಹಕರ ಸರಕು–ಸೇವೆಗಳನ್ನು ಲಾರಿಗಳಿಗೆ ಹೊತ್ತೊಯ್ಯುವ/ ಇಳಿಸುವ ಕಾರ್ಯ ಚಟುವಟಿಕೆಗೆ ನಿರ್ಧಿಷ್ಟ ಬೆಲೆಯಲ್ಲಿ ತಮ್ಮ ಸೇವೆಗೆ ಪ್ರತಿಫಲವನ್ನು ಪಡೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತಾರೆ. ಕೆಲವು ಬಲಿಷ್ಠ ಹಾಗು ಯುವಕ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರು ನೀರಾವರಿ ಕೃಷಿ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳಾದ ಕಬ್ಬು, ಭತ್ತ, ಬಾಳೆ, ತೆಂಗು, ಮಾವು ಮುಂತಾದ ಕೃಷಿ ಬೆಳೆಗಳ ಕೆಲಸ–ಕಾರ್ಯಗಳಲ್ಲಿ ನಿಗಧಿಪಡಿಸಿದ ಕೂಲಿಯಧರಕ್ಕೆ ತಮ್ಮ ಸೇವೆಯನ್ನು ಶೇಕಡಾ ೨೪ ರಷ್ಟು ಮೀಸಲಾಗಿರಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಕಲ್ಲು ಹೊಡೆಯುವ, ಮನೆಕಟ್ಟುವ, ರಸ್ತೆಕೆಲಸ,ಗೃಹ ಮತ್ತು ಚಿಕ್ಕ ಚಿಕ್ಕ ಘಟಕಗಳಲ್ಲಿ ಶೇಕಡ ೨೬ ರಷ್ಟು ವಿವಿಧ ವೃತ್ತಿಗಳಲ್ಲಿ ನಿರತರಾಗಿದ್ದಾರೆ.

ಇಪ್ಪತ್ತೊಂದನೆ ಶತಮಾನವನ್ನು ಮಹಿಳಾ ಸಂವತ್ಸರವನ್ನಾಗಿ ಆಚರಿಸುತ್ತಿರುವ ಇಡೀ ವಿಶ್ವ, ಮಹಿಳೆಯರನ್ನು ಕುಟುಂಬದ ಚೌಕಟ್ಟಿನ ಆಚೆ ತರುವ ಪ್ರಯತ್ನಕ್ಕೆ ಪೂರಕವಾಗಿ ಕೈಗಾರೀಕರಣ, ಉದಾರೀಕರಣ ಮತ್ತು ಆಧುನೀಕರಣ ಗಳಿಂದಾಗಿ, ಮಹಿಳೆಯು ಕುಟುಂಬದ ನಿರ್ವಹಣೆಗಾಗಿ ಪುರುಷನೊಂದಿಗೆ ಸಾಕಷ್ಟು ಶ್ರಮಿಸುತ್ತಿದ್ದಾಳೆ. ಅದು ರಿಕ್ಷಾ ಸಮುದಾಯಗಳನ್ನು ಸಹ ಬಿಟ್ಟಿಲ್ಲ. " ಅನೇಕ ವೃತ್ತಿ ಹಾಗು ವಿವಿಧ ಕಸುಬುಗಳಲ್ಲಿ ಹಾಗು ಕೃಷಿಯಲ್ಲಿ ತೊಡಗಿರುವ ಮಹಿಳೆಯರ ಬಗೆಗೂ ಸೂಕ್ಷ್ಮರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಪರಿಶೀಲಿಸುವುದು ಅತ್ಯವಶ್ಯಕ. ದುಡಿಮೆ ಮಹಿಳೆಯರಿಗೆ ಅವಶ್ಯಕವಾಗಿರುವಾಗ ಕುಟುಂಬ ಜೀವನದಲ್ಲಿ ಅವಳು ಅನೇಕ ಸಮಸ್ಯೆಗಳನ್ನು ಎದುರಿಸಬೇಕಾಗುವುದು. ದುಡಿಯುವ ಮಹಿಳೆ ಕಾಲಾನುಕ್ರಮದಲ್ಲಿ ಚಿಕ್ಕ ಕುಟುಂಬಕ್ಕೆ ವರವಾಗಿ ಪರಿಣಮಿಸುತ್ತಾಳೆ ಅವಳೆಂದಿಗೂ ಕುಟುಂಬಕ್ಕೆ ಅಂಟಿದ ಶಾಪ ವಾಗುವುದಿಲ್ಲ"[೧]. ಹೀಗಾಗಿ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕ ಸಮುದಾಯಗಳಲ್ಲಿ ಕುಟುಂಬದ ಪಾಲನೆ ಹಾಗು ಪೋಷಣೆಗೆ ಸಹರಿಸಲು ಬೇರೆ ಬೇರೆ ಉಪವೃತ್ತಿಗಳಲ್ಲಿ ತೊಡಗಿಕೊಂಡಿದ್ದಾಳೆ.

೧) ಪುಸ್ತಕ ಪ್ರಪಂಚ ಡಾ। ರಾಯ ಧಾರವಾಡಕರ ಪುಟ. ೨೩೫

ಕೋಷ್ಟಕದಲ್ಲಿರುವಂತೆ ರಿಕ್ಷಾಸಮುದಾಯಗಳು ಮಹಿಳೆಯರಲ್ಲಿ ಪ್ರತಿಶತ ೪೨ರಷ್ಟು ಕೃಷಿ ಹಾಗು ಇತರೆ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳಾದ, ಮನೆಕಟ್ಟುವ, ಕಲ್ಲುಹೊಡೆಯುವ, ಇಟ್ಟಿಗೆ ತಯಾರಿಸುವ ಹಾಗು ಸಿಮೆಂಟ್‌ನ ಅಲ್ಲೊಬ್ಲಾಕ್‌ಗಳ ತಯಾರಿಕೆ, ಗೃಹ ಮತ್ತು ಚಿಕ್ಕ ಕೈಗಾರಿಕೆಗಳಲ್ಲಿ ನಿರ್ಧಿಷ್ಟವಾದ ಕೂಲಿಯದರಕ್ಕೆ ತಮ್ಮನ್ನು ತೊಡಗಿಸಿಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆ. ಹಾಗೆಯೇ ಉಳಿದಂತೆ ಅಂಗಡಿ, ಹೋಟಲ್, ಗೃಹ ಕೆಲಸಗಳಲ್ಲಿ ಕಸಗೂಡಿಸಲು, ಮುಸುರೆ ತಿಕ್ಕಲು, ಸರಕುಗಳನ್ನು ಓರಣವಾಗಿಡಲು ಮತ್ತು ಅಡಿಗೆಮಾಡುವಲ್ಲಿ ಮಹಿಳೆಯರು ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ಕಂಡುಬರುತ್ತಾರೆ. ಅಲ್ಲದೇ ಕೆಲವು ನಿರ್ಗತಿಕ ರಿಕ್ಷಾ ಕುಟುಂಬಗಳ ಮಹಿಳೆಯರು ಕುಟುಂಬದ ಪಾಲನೆ-ಪೋಷಣೆಗೆ ಪೂರಕವಾಗಿ ಭಿಕ್ಷಾಟನೆಯ ಮೂಲಕ ಬಟ್ಟೆ, ಆಹಾರ ಮತ್ತು ಹಣದ ಸಂಗ್ರಹಣೆಗಾಗಿ ಸುಲಭದ ದಾರಿಯೆಂದು ದು;ಖ ಹಾಗು ಹೆಮ್ಮೆಯಿಂದ ಹೇಳುತ್ತಾರೆ.

ಆಹಾರ ಮತ್ತು ಉಡುಪು

ಆರ್ಥಿಕತೆಯ ಮಾನದಂಡಗಳಲ್ಲಿ ಆಹಾರ ಮತ್ತು ಉಡುಪುಗಳೆರಡು ಪ್ರಮುಖವಾದ ನಿರ್ಧಾರಿತ ಉಪಕರಣಗಳು. ಇತ್ತೀಚಿನ ದಿನಮಾನಗಳಲ್ಲಿ ಅವೆರಡೂ ಸುಸಂಸ್ಕೃತ ನಾಗರಿಕತೆಯ ಸಂಕೇತವೆಂದೂ ಭಾವಿಸಲಾಗುತ್ತದೆ. ಯಾವುದೇ ಸಭೆ-ಸಮಾರಂಭಗಳಲ್ಲಿ ವಿವಿಧ ಭಕ್ಷ್ಯಗಳಿಂದ ಕೂಡಿದ ಭೋಜನದ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಾಗಿದ್ದರೆ, ಅಂತಹ ಸಮಾರಂಭಗಳು ಗೌರವ ಹಾಗು ಪ್ರಶಂಶೆಗೆ ಒಳಗಾಗುತ್ತಿವೆ. ಅದರ ಜೊತೆಗೆ ಬೆಲೆಬಾಳುವ ಉಡುಪು ಧರಿಸುವುದನ್ನು ಉತ್ತಮ ಅಂತಸ್ತಿನ ಕುರುಹಾಗಿ ಪರಿಗಣಿಸುವ ಮೂಲಕ ಸಾಮಾಜಿಕ ಸ್ಥಾನ-ಮಾನಗಳ ನಿರ್ಧಾರಕವೂ ಆಗಿದೆ. ಗುಣಮಟ್ಟದ ಆಹಾರ ಮತ್ತು ಒಳ್ಳೆಯ ಉಡುಪು, ಸಾಮಾಜಿಕ, ಆರ್ಥಿಕ ಹಾಗು ಸಾಂಸ್ಕೃತಿಕ ಮಾನದಂಡವೂ ಹೌದು. ಇಂತಹ ಸನ್ನಿವೇಶದಲ್ಲಿ ಜನ ಸಮುದಾಯಗಳ ಉದಾಸೀನತೆಗೆ ಒಳಗಾದ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲನಾ ವೃತ್ತಿಯ ಬಳಕೆ ಮತ್ತು ಆದಾಯದ ಗಳಿಕೆಯು ಅತ್ಯಲ್ಪವಾಗಿರುವುದರಿಂದ. ಅವರು ಉತ್ಕೃಷ್ಟವಾದ ಆಹಾರ ಮತ್ತು ಉಡುಪುಗಳನ್ನು ಪಡೆಯುವಲ್ಲಿ ವಿಫಲವಾಗಿದ್ದಾರೆ. ಹೀಗಾಗಿ ಅವರ ಸಾಮಾಜಿಕ ಮತ್ತು ಆರ್ಥಿಕ ಸ್ಥಾನಮಾನಗಳು ಕುಸಿತಕ್ಕೆ ಕಾರಣವಾಗಿವೆ.

ಕೈಗಾರೀಕರಣ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಹೊಸ ತಂತ್ರಜ್ಞಾನಗದ ಬಳಕೆಯಿಂದ ಸಾಕಷ್ಟು ಹಳೆಯ ವಿಧಾನಗಳು ಕಣ್ಮರೆಯಾಗಿವೆ. ಅಂತಹ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿರುವ ಸೈಕಲ್‌ರಿಕ್ಷಾ ಸೇವಾಸಮುದಾಯಗಳ ಆಹಾರ ಮತ್ತು ಉಡುಪುಗಳು ಸಹ ಕೆಳಮಟ್ಟದಲ್ಲಿವೆ. ಇದಕ್ಕೆ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರ ದೈನಂದಿನ ದುಡಿಮೆಯಿಂದ ಬರುವ ಆದಾಯದ ಗಳಿಕೆಯು ತುಂಬಾ ಕಡಿಮೆ ಇದೆ. ಅದು ಕಡಿಮೆ ಗುಣಮಟ್ಟದ ಆಹಾರ ಮತ್ತು ಉಡುಪುಗಳ ಅಯ್ಕೆಗೆ ಕಾರಣವಾಗಿದೆ ಉತ್ಕೃಷ್ಟವಲ್ಲದ ಆಹಾರದಿಂದಾಗಿ ಅವರ ದೈಹಿಕ ಸಾಮರ್ಥ್ಯವು ಕುಂಠಿತಗೊಂಡು ನಾನಾ ರೋಗಗಳಿಗೆ ಎಡೆಮಾಡಿಕೊಟ್ಟಿದೆ. ಮಾರುಕಟ್ಟೆಯಲ್ಲಿ ಕಡಿಮೆ ಬೆಲೆಯ ಸರಕು ಸೇವೆಗಳ ಉಪಯೋಗವು ಅವರ ಸಾಮಾಜಿಕ ಸ್ಥಾನಮಾನದ ಅಧಃಪತನಕ್ಕೆ ಮೂಲವಾಗಿದೆ.

ಕ್ಷೇತ್ರಕಾರ್ಯಕ್ಕೆ ಆಯ್ದು ಕೊಂಡ ೫೦ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರೊಂದಿಗೆ ಸಂದರ್ಶನದ ವೇಳೆ ಅವರು ಉಪಯೋಗಿಸುವ ವಿವಿಧ ಸರಕುಗಳ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ಆಹಾರ ಪದ್ಧತಿಯನ್ನು ತಿಳಿಯುವ ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡಲಾಗಿದೆ. ಅದನ್ನು ೩ : ೭ ಕೋಷ್ಟಕದಿಂದ ತಿಳಿಯಬಹುದು.

೩:೭ ರಿಕ್ಷಾ ಚಾಲಕರ ಆಹಾರ ವಸ್ತುಗಳ ವಿವರ

ಕ್ರ.ಸಂ.	ಆಹಾರ ವಸ್ತುಗಳ ಹೆಸರು	ಅಕ್ಕಿ	ಜೋಳ	ರಾಗಿ	ಅಕ್ಕಿನುಚ್ಚು	ಸಿಹಿ ಊಟ	ಗೋದಿ ಮಾಂಸ ಊಟ	ಭಿಕ್ಷೆ	ಒಟ್ಟು
೧	ರಿ.ಚಾ.ಸಂಖ್ಯೆ	೦೮	೧೦	೦೬	೧೫	೦೪	೨೩	೨೪	೫೦
೨	ಶೇಕಡವಾರು	೧೬%	೨೦%	೧೨%	೩೦%	೦೮%	೨೬%	೨೮%	೧೦೦%

ಮೇಲಿನ ಕೋಷ್ಟಕವನ್ನು ಅವಲೋಕಿಸಿದಾಗ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕ ಸಮುದಾಯಗಳು ಅತ್ಯಂತ ಕನಿಷ್ಠ ದರ್ಜೆಯ ಆಹಾರ ಧಾನ್ಯಗಳನ್ನು ಬಳಸುತ್ತಿರುವುದು ಕಂಡುಬರುತ್ತದೆ. ಶೇಕಡ ೩೦ರಷ್ಟು ಕುಟುಂಬಗಳು ಕೇವಲ ೬ ರೂ ಗಳಿಂದ ೭ ರೂ. ಗಳ ಬೆಲೆಯ ಅಕ್ಕಿನುಚ್ಚನ್ನು ಆಹಾರ ವಸ್ತುವಾಗಿ ಬಳಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಇದಕ್ಕೆ ಕಾರಣ ೧ ಕೆ .ಜಿ . ಜೋಳದ ಬೆಲೆ ೫-೦೦ ರೂ. ಗಳಾದರೆ, ೧ ರೂ. ಹಿಟ್ಟನ್ನು ಮಾಡಲು ಕೊಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಆದರೆ ಯಾವುದೇ ತೊಂದರೆ-ತಾಪತ್ರಯಗಳಿಲ್ಲದ ಅಕ್ಕಿನುಚ್ಚು ಬಡವರ ಉತ್ತಮ ಆಹಾರವೆನ್ನುತ್ತಾರೆ, ಅಪರೂಪಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಿಕರು ಹಾಗು ಅತಿಥಿಗಳ ಆಗಮನ ಸಂಧರ್ಭದಲ್ಲಿ ಸಿಹಿ ತಿಂಡಿ ಮತ್ತು ಮಾಂಸಾಹಾರ ಮಾಡುವುದಾಗಿ ಹೇಳುತಾರೆ. ಕೆಲವು ಕುಟುಂಬಗಳು ಭಿಕ್ಷೆಯ ಮೂಲಕ ಆಹಾರವನ್ನು ಸಂಗ್ರಹಿಸಿ ಜೀವನ ಸಾಗಿಸುತ್ತಿರುವುದು ಕಂಡು ಬಂದಿದೆ.

ಆಧುನಿಕತೆ ಮತ್ತು ಸುಸಂಸ್ಕೃತ ಸಮಾಜವೆಂದು ಬಣ್ಣಿಸಲ್ಪಡುವ ನಗರಗಳ ಮೂಲಭೂತ ಲಕ್ಷಣಗಳಲ್ಲಿ ಒಂದಾದ ಕೋಮುಸಂಘರ್ಷ, ಮತೀಯ ಗಲಭೆ, ರಾಜಕೀಯ ವೈಷಮ್ಯ ಹಾಗು ವಿವಿಧ ಗುಂಪುಗಳಲ್ಲಿನ ಅಂತಃಕಲಹಗಳು ತಾರಕಕ್ಕೇರಿದಾಗ ಅವುಗಳ ನಿಯಂತ್ರಣಕ್ಕೆ ಸರ್ಕಾರಗಳು ವಿಧಿಸುವ ಕರ್ಫ್ಯೂ, ತುರ್ತು ಪರಿಸ್ಥಿತಿ, ಹಾಗು ಮಳೆಗಾಲದ ಸನ್ನಿವೇಶದಲ್ಲಿ ಕುಟುಂಬವೆಲ್ಲಾ ಉಪವಾಸ ಮಲಗಿದ್ದನ್ನು ಉದಾಹರಿಸುತ್ತಾರೆ. ಆಗ ಭಿಕ್ಷಾಟನಯೇ ಮುಖ್ಯ ಆಧಾರವೆಂಬುದು ಅವರ ಅಭಿಮತ.

ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕ ಉದ್ಯೋಗಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಆದಾಯವು ಕಡಿಮೆಯಿರುವುದರೀದ ಅವರು ತಮ್ಮ ಉಡುಪುಗಳಿಗಾಗಿ ವೆಚ್ಚ ಮಾಡುವುದು ತುಂಬಾ ಕಡಿಮೆಯಿದೆ ಏಕೆಂದರೆ ಆಹಾರ ವಸ್ತುಗಳನ್ನು ಕೊಳ್ಳುವುದೇ ಸಮಸ್ಯೆಯಾಗಿರುವುದರಿಂದ ಗುಣಮಟ್ಟದ ಬಟ್ಟೆಗಳ ಆಯ್ಕೆಯು ದೂರವಾಗಿಯೇ ಉಳಿಯುತ್ತದೆ, ಅಲ್ಲದೇ

ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕ ಸಮುದಾಯಗಳು ವರ್ಷಕ್ಕೆ ಕೇವಲ ಒಂದು ಅಥವಾ ಎರಡು ಜೊತೆ ಬಟ್ಟೆಗಳಲ್ಲಿ ಕಾಲವನ್ನು ತಳ್ಳುತ್ತಾರೆ ಅವರು ಉಪಯೋಗಿಸುವ ಉಡುಪುಗಳು ಬೇರೆ–ಬೇರೆಯಾಗಿರುವುದನ್ನು ೩.೮ ಕೋಷ್ಟಕದಲ್ಲಿ ಕಾಣಬಹುದು.

೩: ೮ - ರಿಕ್ಷಾ ಚಾಲಕರ ಉಡುಪುಗಳ ಚಿತ್ರಣ

ಕ್ರ.ಸಂ	ಉಡುಪುಗಳ ಮಾದರಿ	ರೆಡಿಮೆಡ್ ಬಟ್ಟೆಗಳು	ಹೊಲಿಗೆ ಬಟ್ಟೆಗಳು	ಬನಿಯನ್ ಬಳಕೆ	ದಾನಿಗಳಿಂದ ಸಂಗ್ರಹ	ಇತರೆ	ಒಟ್ಟು
೧	ರಿಕ್ಷಾ ಚಾಲಕರ ಸಂಖ್ಯೆ	೧೮	೧೨	೧೦	೦೬	೦೪	೫೦
೨	ಶೇಕಡವಾರು	೩೬%	೨೪%	೨೦%	೧೨%	೦೮%	೧೦೦%

ಮೇಲಿನ ಕೋಷ್ಟಕವನ್ನು ಅವಲೋಕಿಸಿದಾಗ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರ ಕಡಿಮೆ ಆದಾಯದಿಂದಾಗಿ ಕಡಿಮೆ ಬೆಲೆಯ ವಸ್ತ್ರಗಳ ಉಪಯೋಗ ಹೆಚ್ಚಾಗಿರುವುದು ಕಂಡುಬರುತ್ತದೆ. ಇತ್ತೀಚಿನ ದಿನಗಳಲ್ಲಿ ಮಾರುಕಟ್ಟೆಯಲ್ಲಿ ಕಂಡುಬರುವ ಕಡಿಮೆ ದರದ ರೆಡಿಮೆಡ್ ಪ್ಯಾಂಟ್ ಮತ್ತು ಶರ್ಟ್‌ಗಳು ಹಾಗೂ ಇನ್ನಿತರೆ ವಸ್ತ್ರಗಳ ಬಳಕೆಯಂತೂ ತುಂಬಾ ಸಂತೋಷ ಮತ್ತು ಹರ್ಷದಿಂದ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರು ಸ್ವೀಕರಿಸಿಕೊಳ್ಳುತ್ತಾರೆ. ಅವರ ಕನಿಷ್ಠ ದರ್ಜೆಯ ಉಡುಪು ಸಹ ಅವರ ವೃತ್ತಿಗೆ ಮಾರಕವಾಗಿ ಪರಿಣಮಿಸಿದೆ. ಅವರು ವರ್ಷಕ್ಕೆ ಕೊಳ್ಳುವ ಒಂದು ಜೊತೆ ಬಟ್ಟೆಗಳು ತುಂಬಾ ಕೊಳೆಯಾಗಿರುತ್ತವೆ. ಅವುಗಳನ್ನು ಯಾವಾಗಲೂ ಧರಿಸುವುದರಿಂದ ಅನೇಕ ರಿಕ್ಷಾ ಬಳಕೆದಾರರನ್ನು ಕಳೆದುಕೊಳ್ಳಲು ಪರೋಕ್ಷವಾಗಿ ಕಾರಣವಾಗಿದೆ. ಇದನ್ನೇ ಆಟೋ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರಿಗೆ ಹೋಲಿಕೆ ಮಾಡಿದಾಗ ಅವರ ಉಡುಗೆ ತೊಡಿಗೆಯು ಶುಭ್ರವಾಗಿರುವುದರಿಂದ ಬಹಳಷ್ಟು ರಿಕ್ಷಾಬಳಕೆದಾರರನ್ನು ತಮ್ಮೆಡೆಗೆ ಸೆಳೆದುಕೊಳ್ಳಲು ಸಾಧ್ಯವಾಗಿರುವುದನ್ನು ಅರಿಯಬಹುದು. ಆದ್ದರಿಂದ ಶುಭ್ರವಾದ ಹಾಗೂ ಅಚ್ಚುಕಟ್ಟಾದ ಉಡುಪು ಸಹ ಸಮುದಾಯಗಳಿಗೆ ಘನತೆ ಮತ್ತು ಗೌರವಗಳನ್ನು ತಂದು ಕೊಡುವಲ್ಲಿ ಸಹಕಾರಿಯಾಗಿವೆ ಎನ್ನಬಹುದು.

ಆರೋಗ್ಯ

ಆರೋಗ್ಯವೆಂಬುದು ಮಾನವನ ಸಾಮರ್ಥ್ಯ ಹಾಗೂ ಆರ್ಥಿಕತೆಯ ಸುಭದ್ರತೆಯನ್ನು ಪ್ರತಿನಿಧಿಸುತ್ತದೆ. ಅದು ಮಾನವನ ಆರ್ಥಿಕ ಸಬಲತೆಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತ ಸಹಿಷ್ಣುತೆ, ದಕ್ಷತೆ ಹಾಗೂ ದುಡಿಮೆಯ ಪ್ರತೀಕವೂ ಆಗಬಹುದು. ಆರೋಗ್ಯವೇ ಮಹಾಭಾಗ್ಯ. ಆರೋಗ್ಯವಂತ ಹೃದಯದಲ್ಲಿ ಯಾವಾಗಲೂ ಒಳ್ಳೆಯ ವಿಚಾರ ಹಾಗೂ ಕಾರ್ಯ ಯೋಜನೆಗಳು ಹುಟ್ಟಿಕೊಳ್ಳುತ್ತವೆ, ಎಂಬ ಹಿರಿಯರ ನುಡಿಯಂತೆ ಯಾವುದೇ ರಾಷ್ಟ್ರದ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯು ಅಲ್ಲಿ ನೆಲೆಸಿರುವ ಮಾನವ ಸಂಪನ್ಮೂಲದ ಆರೋಗ್ಯ ಮತ್ತು ದಕ್ಷತೆಯ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ನಿರ್ಧಾರಿತವಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಪೌಷ್ಠಿಕ ಆಹಾರ, ಶುದ್ಧವಾದ ನೀರು, ಪರಿಶುದ್ಧ (ಗಾಳಿ) ವಾತಾವರಣ, ವಾಸಿಸುವ ಸ್ಥಳ ಹಾಗೂ ಮನರಂಜನೆ ಸೌಲಭ್ಯಗಳು ಮಾನವನ ಆರೋಗ್ಯದ ಅಳತೆಯ ಮಾನದಂಡಗಳಾಬಹುದು. ಹೀಗಾಗಿ ದೇಶದ ಆರ್ಥಿಕಾಭಿವೃದ್ಧಿಯು ಆಯಾ ರಾಷ್ಟ್ರದಲ್ಲಿ ಲಭ್ಯವಿರುವ ನೈಸರ್ಗಿಕ ಮತ್ತು ಮಾನವ ಸಂಪನ್ಮೂಲಗಳ ದಕ್ಷತೆ ಹಾಗೂ ಅವುಗಳ ಬಳಕೆಯ ವಿಧಾನದ ಮೇಲೆ ಅವಲಂಬಿತವಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಈ ಹಿನ್ನಲೆಯಲ್ಲಿ ಆರೋಗ್ಯವಂತ ಹಾಗೂ ದಕ್ಷತೆಯುಳ್ಳ ಮಾನವ ಸಂಪನ್ಮೂಲಗಳು ತನ್ನ ಸುತ್ತಲಿನ ಸಂಪತ್ತನ್ನು ವ್ಯವಸ್ಥಿತವಾಗಿ ಬಳಸಿಕೊಂಡು, ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ಜೊತೆಗೆ ಆದಾಯವನ್ನು ಗಳಿಸಿ ಸಮಾಜದ ಸರ್ವತೋಮುಖ ಏಳಿಗೆಯಲ್ಲಿ ಪಾಲ್ಗೊಳ್ಳಲು ಸಾಧ್ಯವಾಗುತ್ತದೆ. ಈ ದೃಷ್ಟಿಯಲ್ಲಿ ಸೈಕಲ್ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರ ಆರೋಗ್ಯವು ಅವರ ಉದ್ಯೋಗ ಮತ್ತು ಆರ್ಥಿಕತೆಯ ಮೇಲೆ ಯಾವ ರೀತಿ ಪರಿಣಾಮ ಬೀರಬಲ್ಲದು ಎಂಬುದನ್ನು ಪರಿಶೀಲಿಸೋಣ.

ನಗರೀಕರಣದ ಎಲ್ಲಾ ಕುರುಹುಗಳು ಹೊಸಪೇಟೆ ನಗರದಲ್ಲಿ ಕಂಡು ಬರುವುದರಿಂದ ಕುಡಿಯುವ ನೀರು, ವಸತಿ, ಆರೋಗ್ಯ, ನಿರುದ್ಯೋಗ, ಬಡತನ, ವಾಯುಮಾಲಿನ್ಯ, ಶಬ್ದ ಮಾಲಿನ್ಯ ಹಾಗೂ ಜಲಮಾಲಿನ್ಯ ಗಳಿಂದ ಹೊಸಪೇಟೆ ಪಟ್ಟಣವೂ ಹೊರತಾಗಿಲ್ಲ. ಅದು ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕ ಸಮುದಾಯಗಳ ಬದುಕಿಗೆ ಆಶಾದಾಯಕ ವಾತಾವರಣವನ್ನು ಇಲ್ಲವಾಗಿಸುತ್ತಿದೆ. ಸ್ಥೂಲವಾಗಿ ಹೇಳುವುದಾದರೆ "ಸರ್ಕಾರದ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನೀತಿ, ಈ ಸಮುದಾಯಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಕುರುಡಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಭಾರತದ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪ್ರಕ್ರಿಯೆಯಲ್ಲಿ ಈ ದೇಶದ ಪ್ರಜೆಯ ಬೌದ್ಧಿಕ ಪಾಲುಗಾರಿಕೆ ಎನ್ನುವುದು ಹೆಚ್ಚು ಕಡಿಮೆ ಸೊನ್ನೆಯೇ. ಅದು ಸರ್ಕಾರ-ಬಂಡವಾಳ-ತಂತ್ರಜ್ಞಾನ ಮತ್ತು ಮಾರುಕಟ್ಟೆಯೆಂಬ ಗೋಳದ ಸುತ್ತ ತಿರುಗುವ ಪರಾವಲಂಬಿ ಕ್ಷುದ್ರ ಗ್ರಹದಂತೆ ಭಾಸವಾಗುತ್ತದೆ"[೧] ರಿಕ್ಷಾ ಚಾಲಕರ ದೈನಂದಿನ ದುಡಿಮೆಯಿಂದ ಬರುವ ಆದಾಯವು ಕಡಿಮೆ ಇರುವುದರಿಂದ ಪೋಷ್ಟಿಕ ಆಹಾರದ ಕೊರತೆ, ವಸತಿ ಸಮಸ್ಯೆ, ಶುದ್ಧ ಗಾಳಿ, ಶುಭ್ರ ವಸ್ತ್ರ, ಬಡತನಗಳಿಂದಾಗಿ ಅವರ ದೈಹಿಕ ಸ್ವರೂಪವೂ ತುಂಬಾ ಕೃಷೆಗೊಂಡಿದೆ. ಜೊತೆಗೆ ಅನೇಕ ರೋಗಗಳಿಗೆ ಆಶ್ರಯವನ್ನೂ ಸಹ ನೀಡಿದೆ. ಹೇಗೆಂದರೆ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರಿಗೆ ನಿರ್ದಿಷ್ಟವಾದ ನಿಲ್ದಾಣದ ಸೌಲಭ್ಯವಿಲ್ಲದ್ದರಿಂದ ಅವರು ಗ್ರಾಹಕರನ್ನು ಆಕರ್ಷಿಸಲು ಧೂಳು ಮತ್ತು ಹೊಗೆ ತುಂಬಿದ ಪ್ರದೇಶಗಳೊಂದಿಗೆ ನಿಕಟ ಸಂಬಂಧವನ್ನು ಹೊಂದಿರುತ್ತಾರೆ. ಹೀಗಾಗಿ ಎಲ್ಲಾ ರೋಗಾಣುಗಳ ಪ್ರಥಮ ಚುಂಬನವೇ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರು ಎಂದೆನ್ನಬಹುದು.

೧. ಬುಡಕಟ್ಟು ಬದುಕಿನ ಸ್ಥಿತ್ಯಂತರಗಳು:- ಎ. ಎಸ್. ಪ್ರಭಾಕರ್, ಪುಟ – ೧೩೪.

ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರು ತಮ್ಮ ದೈಹಿಕ ಅಸಮರ್ಥತೆಯನ್ನು ಮರೆಯಲು ಮಧ್ಯಪಾನ, ಧೂಮಪಾನ, ಗಾಂಜಾ ಸೇವನೆ ಹಾಗೂ ಜೂಜುತನ, ಓ.ಸಿ., ಮುಂತಾದವುಗಳಲ್ಲಿ ಅವರು ಪಾಲ್ಗೊಳ್ಳಲು ಅನುವು ಮಾಡಿಕೊಟ್ಟಿದೆ. ಇಂತಹ ದೈಹಿಕ ಅಸಮರ್ಥತೆಯು ಬಹಳಷ್ಟು ರಿಕ್ಷಾ ಬಳಕೆದಾರರನ್ನು ಕಳೆದುಕೊಳ್ಳುವಲ್ಲಿ ಕಾರಣವಾಗಿವೆ.

ಕ್ಷೇತ್ರ ಕಾರ್ಯದ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಕಂಡು ಬಂದ ಬಹಳಷ್ಟು ಮಾಹಿತಿದಾರರು ನಾನಾ ರೋಗಗಳಿಗೆ ಬಲಿಯಾಗಿರುವುದು, ಅವುಗಳಿಂದ ಮುಕ್ತವಾಗಿರುವುದು ಹಾಗೂ ಚಿಕಿತ್ಸೆ ಪಡೆಯುತ್ತಿರುವುದು ಕಂಡು ಬರುತ್ತದೆ. ಒಟ್ಟಾರೆಯಾಗಿ ಅವರ ಕೊಳಚೆ ಪ್ರದೇಶದ ವಾಸ, ಕಡಿಮೆ ಗಳಿಕೆಯಿಂದ ಅಶುದ್ಧ ಬಟ್ಟೆಗಳು, ಪೋಷ್ಟಿಕವಲ್ಲದ ಆಹಾರ ಇತ್ಯಾದಿ ನಾನಾ ರೋಗಗಳಿಗೆ ಎಡೆಮಾಡಿಕೊಟ್ಟಿವೆ. ಅದನ್ನು ಕ್ಷೇತ್ರ ಕಾರ್ಯದಲ್ಲಿ ಆರೋಗ್ಯದ ಬಗ್ಗೆ ಅವರಿಂದ ಬಂದ ಹೇಳಿಕೆಗಳನ್ನು ಕೆಳಗಿನ ೩.೯ ಕೋಷ್ಟಕದಿಂದ ತಿಳಿಯಬಹುದು.

೩:೯. ರಿಕ್ಷಾ ಚಾಲಕರ ಆರೋಗ್ಯ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ:-

ಕ್ರ.ಸಂ.	ಆರೋಗ್ಯದ ಸ್ಥಿತಿ	ಉತ್ತಮ	ಸಾಧಾರಣ	ಕನಿಷ್ಠ	ಒಟ್ಟು
೧	ರಿ.ಚಾ.ಸಂಖ್ಯೆ	೧೦	೨೨	೧೮	೫೦
೨	ವಯಸ್ಸು	೧೮-೩೦	೩೧-೪೨	೪೩-ಹೆಚ್ಚು	--
೩	ಶೇಕಡಾವಾರು	೨೦%	೪೪%	೩೬%	೧೦೦%

ಮೇಲಿನ ಕೋಷ್ಟಕವನ್ನು ಅವಲೋಕಿಸಿದಾಗ ರಿಕ್ಷಾ ಚಾಲಕ ಸಮುದಾಯಗಳಲ್ಲಿ ಅನೇಕ ಮಾನಸಿಕ ಮತ್ತು ಶಾರೀರಿಕ ತೊಂದರೆಗಳು ಸರ್ವೇ ಸಾಮಾನ್ಯವೆಂಬುದು ತಿಳಿದು ಬರುತ್ತದೆ. ಇದಕ್ಕೆ ಅವರ ಕೊಳಚೆ ವಾಸ ಅಪೌಷ್ಟಿಕ ಆಹಾರ, ಅಶುದ್ಧ ನೀರು ಮತ್ತು ಮಾಲಿನ್ಯ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ನಿರಂತರ ಒಡನಾಟವು ಅವರನ್ನು ಅಸ್ವಸ್ಥರನ್ನಾಗಿಸಿದೆ. ಹಾಗೂ ದುಡಿಮೆಯಿಂದ ಬರುವ ಕಡಿಮೆ ಆದಾಯವೂ ಸಹ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರನ್ನು ಸಾಮಾಜಿಕವಾಗಿ, ಆರ್ಥಿಕವಾಗಿ ಮತ್ತು ರಾಜಕೀಯವಾಗಿ ಜರ್ಜರಿತವಾಗಲು ಕಾರಣವಾಗಿದೆ. ಶೇ.೪೪ ರಷ್ಟು ಮಾಹಿತಿದಾರರು ಸಾಧಾರಣ ಆರೋಗ್ಯವನ್ನು ಪಡೆದಿದ್ದಾರೆ ಮತ್ತು ಶೇ. ೩೬ ರಷ್ಟು ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರು ಕನಿಷ್ಠ ಆರೋಗ್ಯವನ್ನು ಹೊಂದಿ, ತಮ್ಮ ರಿಕ್ಷಾ ವೃತ್ತಿಯಲ್ಲಿ ಶ್ರಮಿಸುತ್ತಿರುವುದು ಕಂಡು ಬರುತ್ತದೆ. ಅವರಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ವೃದ್ಧರು ಹಾಗೂ ಮಧ್ಯಮ ವಯಸ್ಕರನ್ನು ಗುರುತಿಸಬಹುದು. ಶೇ. ೨೦ ರಷ್ಟು ಮಾಹಿತಿದಾರರು ಉತ್ತಮವಾದ ಆರೋಗ್ಯವನ್ನು ಪಡೆದಿದ್ದು, ಅವರೆಲ್ಲಾ ೩೦ ವರ್ಷಗಳ ಒಳಗಿನ ಯುವ ಸಮುದಾಯಗಳಿಂದ ಬಂದವರಾಗಿದ್ದಾರೆ. ಒಟ್ಟಾರೆಯಾಗಿ ಹೇಳುವುದಾದರೆ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರ ಆರೋಗ್ಯವು ಕೆಳಮಟ್ಟದಲ್ಲಿದ್ದು ಮಧ್ಯಪಾನ, ಧೂಮಪಾನ, ಕೊಳಚೆವಾಸ ಮತ್ತು ದೈನಂದಿನ ಚಿಂತೆಗಳಿಂದ ಅವರನ್ನು ಪಾರು ಮಾಡಬೇಕಾಗಿರುವುದು ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ಮೂಲಭೂತ ಕರ್ತವ್ಯವಾಗಿ ಕಂಡು ಬರುತ್ತದೆ.

ಹವ್ಯಾಸಗಳು:-

ವೈವಿಧ್ಯತೆಗಳಿಂದ ಕೂಡಿರುವ ಹವ್ಯಾಸಗಳು ರಾಷ್ಟ್ರದ ಪ್ರಗತಿಗೆ ಮಾರ್ಗಸೂಚಿಗಳಾಗಿವೆ. ಅವುಗಳು ಆರ್ಥಿಕ ಮತ್ತು ಸಾಮಾಜಿಕವಾಗಿ ಉನ್ನತ ಸ್ಥಾನವನ್ನು ಗಳಿಸುವಲ್ಲಿ ತುಂಬಾ ಪ್ರಮುಖವೆನಿಸುತ್ತವೆ. ಒಳ್ಳೆಯ ಹವ್ಯಾಸಗಳು ಮಾನವನ ಆರೋಗ್ಯ ಮತ್ತು ಮನಸ್ಸನ್ನು ಸುಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿಡಲು ತುಂಬಾ ಸಹಾಯಕ. ಅವುಗಳು ಅವನ ಮನೋಸ್ಥೈರ್ಯವನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸುವಲ್ಲಿ ನೆರವಾಗುವುದರ ಜೊತೆಗೆ ಅವನಲ್ಲಿ ಸಂತೃಪ್ತಿ ಮತ್ತು ನೆಮ್ಮದಿಯ ವಾತಾವರಣವನ್ನು ಮೂಡಿಸುತ್ತವೆ. ಆದ್ದರಿಂದಲೇ ವಿಶ್ವದಲ್ಲೇ ವಿವಿಧ ಹವ್ಯಾಸಗಳನ್ನು ಮನಸ್ಸಿಗೆ ನೆಮ್ಮದಿ ಮತ್ತು ಸಾಂತ್ವಾನ ನೀಡುವ ಸಾಧನಗಳಾಗಿ ಪರಿಗಣಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿವೆ.

ಮಾನವನು ಯಾವುದೇ ಚಟುವಟಿಕೆಯಲ್ಲಿ ಪಾಲ್ಗೊಂಡಾಗ ಅದು ಅವನ ಮನಸ್ಸಿಗೆ ಸಂತೋಷ ಮತ್ತು ಉಲ್ಲಾಸವನ್ನು ತುಂಬಲು ಕಾರಣವಾದರೆ ಅಂತಹ ಪ್ರವೃತ್ತಿಯನ್ನು ಹವ್ಯಾಸಗಳೆನ್ನಬಹುದು. " ಹವ್ಯಾಸ ಅಥವಾ ಅಭಿರುಚಿ ಎನ್ನುವುದು, ಸಂಸ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದ್ದು, ನಿರಂತರವಾದ ಪೋಷಣೆ ಇದಕ್ಕೆ ಅನಿವಾರ್ಯ. ಎಲ್ಲರಿಗೂ ಅವರವರ ಅಭಿರುಚಿಗಳು ಉತ್ಕೃಷ್ಟವಾಗಿರುತ್ತವೆ. ಆದರೆ ಬೆಳೆದ ಒಂದು ಸಮಾಜದಲ್ಲಿ ಅಭಿರುಚಿಯ ಶಿಷ್ಟತೆಯೊಂದು ಇದ್ದೇ ಇರುತ್ತದೆ. ವೈಯ್ಯಕ್ತಿಕ ಅಭಿರುಚಿಗಳನ್ನು ಈ ಮಾನದಂಡದಿಂದ ಅಳೆದು ನೋಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಆಗ ಯಾರ ಅಭಿರುಚಿ ಯಾವ ಮಟ್ಟದ್ದು ಎಂಬುದು ಗೊತ್ತಾಗುತ್ತದೆ. ಇದು ನಮ್ಮ ನಡೆ-ನುಡಿಗಳಲ್ಲಿ, ಆಚಾರ ವಿಚಾರಗಳಲ್ಲಿ, ಬೇಕು ಬೇಡಗಳಲ್ಲಿ ದಿನ-ದಿನವೂ ವ್ಯಕ್ತಗೊಳ್ಳುತ್ತದೆ."೧ ಈ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಹವ್ಯಾಸಗಳು ಆಯಾ ಸಮುದಾಯಗಳ ಸಂಸ್ಕಾರಗಳ ಜೊತೆಗೆ ಅವರ ಸ್ಥಾನ-ಮಾನಗಳನ್ನು ನಿರ್ಧರಿಸುವ ಮಾನದಂಡವೂ ಆಗಬಹುದು.

ಹವ್ಯಾಸಗಳನ್ನು ಎರಡು ವಿಧವಾಗಿ ವಿಂಗಡಿಸಬಹುದು. ಅವುಗಳಲ್ಲಿ ೧. ಒಳ್ಳೆಯ ಮತ್ತು ಆರೋಗ್ಯಕ್ಕೆ ಪ್ರೋತ್ಸಾಹಕ ಹವ್ಯಾಸಗಳೆಂತಲೂ ೨) ಕೆಟ್ಟ ಹಾಗೂ ಅನಾರೋಗ್ಯಕ್ಕೆ ಕಾರಣವಾಗುವ ಹವ್ಯಾಸಗಳೆಂತಲೂ ಗುರುತಿಸಬಹುದು.

ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ೧) ಫೋಟೋಗ್ರಾಫಿ ೨) ಅಂಚೆ ಚೀಟಿ ಸಂಗ್ರಹ ೩) ಚಿತ್ರಕಲೆ ೪) ಸಂಗೀತ ೫)ಪ್ರವಾಸ ೬) ಭಜನೆ ೭) ಮಾತುಗಾರಿಕೆ ೮) ಮೌನ ೯) ಸಿನಿಮಾ ಮತ್ತು ೧೦) ಓದುವುದು ಇವೆಲ್ಲವುಗಳ ಹವ್ಯಾಸವು ಮಾನವನ ಬೌದ್ಧಿಕ ಸಾಮರ್ಥ್ಯದ ಬೆಳವಣಿಗೆಗೆ ಸಹಕರಿಸಿ, ಅವನ ಮನಸ್ಸನ್ನು ಮುದಗೊಳಿಸಲು ಹಾಗೂ ಸಮಾಜದಲ್ಲಿ ಉನ್ನತ ಸ್ಥಾನ-ಮಾನವನ್ನು ಪಡೆಯಲು ಅವಶ್ಯಕವೆಂದೆನಿಸುತ್ತವೆ. ಮದ್ಯಪಾನ, ಧೂಮಪಾನ, ಗುಟುಕಾ ಸೇವನೆ, ತಂಬಾಕು, ನಶ್ಯ, ಇಸ್ಪೀಟ್, ಓ.ಸಿ., ಕಳ್ಳತನ, ಜೂಜುಗಾರಿಕೆ, ಮೋಸವಂಚನೆಗಳೆಲ್ಲವೂ ಕೆಟ್ಟ ಹವ್ಯಾಸಗಳಾಗಿದ್ದು, ಮಾನವನ ಆರೋಗ್ಯದ ಮೇಲೆ ಕೆಟ್ಟ ಪರಿಣಾಮಗಳನ್ನು ಬೀರಿ, ಅವನಲ್ಲಿ ಮಾನಸಿಕ ದೌರ್ಬಲ್ಯವನ್ನುಂಟುಮಾಡಿ ಅವನ ಅಸ್ತಿತ್ವವನ್ನೇ ನಾಶ ಮಾಡಲು ಕಾರಣವಾಗುತ್ತವೆ.

೧. ಸೂಚಿ – ಹಾ. ಮಾ. ನಾಯಕ ಪುಟ – ೮೦

ಪ್ರಸ್ತುತ ಕ್ಷೇತ್ರಕಾರ್ಯಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಮಾಹಿತಿದಾರರಲ್ಲಿರುವ ಬಡತನ, ನಿರುದ್ಯೋಗ, ಅನಕ್ಷರತೆ, ಕಡಿಮೆ ಆದಾಯ ಮತ್ತು ಕುಟುಂಬದ ಜಂಜಾಟಗಳಿಂದ ಪರಿಹಾರವನ್ನು ಕಂಡುಕೊಳ್ಳಲು ಮದ್ಯಪಾನ ಹಾಗೂ ಧೂಮಪಾನಗಳ ಮೊರೆ ಹೋಗಿದ್ದಾರೆ. ರಿಕ್ಷಾ ಚಾಲಕರ ಹವ್ಯಾಸಗಳಲ್ಲಿ ಇವೆರೆಡು ಅತಿ ಹೆಚ್ಚಾಗಿಯೂ ಕಂಡು ಬರುತ್ತದೆ. ಹೀಗಾಗಿ ಮಾಹಿತಿದಾರರ ಹೇಳಿಕೆಗಳ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ಕೆಳಗಿನ ಕೋಷ್ಟಕದಿಂದ ತಿಳಿಯಬಹುದಾಗಿದೆ.

<u>ಮಧ್ಯಪಾನಿ ರಿಕ್ಷಾ ಚಾಲಕರ ಕೋಷ್ಟಕ</u>

ಕ್ರ.ಸಂ.	ವಯಸ್ಸು	೧೫-೩೦	೩೧-೪೫	೪೬-೬೫	೬೬-ಮೇಲ್ಪಟ್ಟು	ಒಟ್ಟು
೧	ರಿ. ಚಾ. ಸಂಖ್ಯೆ	೧೫	೨೦	೧೦	೦೫	೫೦
೨.	ಶೇಕಡಾವಾರು	೩೦%	೪೦%	೨೦%	೧೦%	೧೦೦%

ಮೇಲಿನ ಕೋಷ್ಟಕವನ್ನು ಅವಲೋಕಿಸಿದಾಗ ಶೇ. ೧೦೦ ರಷ್ಟು ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರು ಮದ್ಯಪಾನ ವ್ಯಸನಿಗಳಾಗಿದ್ದಾರೆ. ಇದಕ್ಕೆ ಅವರು ತಮ್ಮ ದೈಹಿಕ ಆಯಾಸದ ನಿವಾರಣೆಗೆ ಅತ್ಯಗತ್ಯವೆಂಬುದು ಸರ್ವರ ಅಭಿಪ್ರಾಯ. ಶೇ. ೪೦ ರಷ್ಟು ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರು ೩೧-೪೫ ರ ವಯಸ್ಸಿನವರಲ್ಲಿ ಮದ್ಯಪಾನದ ಪ್ರಮಾಣ ಅಧಿಕವಾಗಿರುವುದನ್ನು ಕಾಣಬಹುದು. ಇದಕ್ಕೆ ಅವರ ದೈನಂದಿಕ ದುಡಿಮೆ ಹೆಚ್ಚಾಗಿರುವುದರಿಂದ ಅವರ ವೆಚ್ಚದ ಪ್ರಮಾಣವು ಹೆಚ್ಚಾಗಲು ಕಾರಣವಾಗಿದೆ. ಶೇ. ೩೦ ರಷ್ಟು ೧೫-೩೦ ರ ನಡುವಿನ ವಯಸ್ಸಿನವರಲ್ಲಿ ನಂತರದ ಸ್ಥಾನವನ್ನು ಕಾಣಬಹುದು ಇವರಲ್ಲಿಯೂ ಸಹ ದೈಹಿಕ ದುಡಿಮೆಯು ಹೆಚ್ಚಾಗಿದ್ದು, ದೈಹಿಕವಾಗಿ ಹೆಚ್ಚು ಲವಲವಿಕೆಯಿಂದ ಕೆಲಸವನ್ನು ಮಾಡುವ ಸಾಮರ್ಥ್ಯವನ್ನು ಹಾಗೂ ರಿಕ್ಷಾಬಳಕೆದಾರರನ್ನು ಆಕರ್ಷಿಸುವಲ್ಲಿ ಸಫಲರಾಗಿದ್ದಾರೆ. ಹಾಗೆಯೇ ವಯಸ್ಸಿನ ಏರಿಕೆಯೊಂದಿಗೆ ದೈಹಿಕ ಅಸಮರ್ಥತೆ, ರಿಕ್ಷಾಬಳಕೆದಾರರ ತಿರಸ್ಕಾರ ಮತ್ತು ಕಡಿಮೆ ಗಳಿಕೆಯಿಂದಾಗಿ ೪೬-೬೫ ಹಾಗೂ ೬೬ ಕ್ಕೂ ಮೇಲ್ಪಟ್ಟವರಲ್ಲಿ ಮದ್ಯಪಾನದ ಪ್ರಮಾಣ ಕಡಿಮೆ ಇರುವುದನ್ನು ಕಾಣುತ್ತೇವೆ. ಒಟ್ಟಾರೆಯಾಗಿ ಮಾಹಿತಿದಾರರು ತಮ್ಮ ದುಡಿಮೆಯ ಶೇ. ೪೦ ಕ್ಕಿಂತಲೂ ಹೆಚ್ಚು ಹಣವನ್ನು ಮದ್ಯಪಾನಕ್ಕೆ ಖರ್ಚು ಮಾಡುತ್ತಾರೆ. ಇಂತಹ ವೆಚ್ಚವು ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕ ಸಮುದಾಯಗಳಲ್ಲಿ ಅನೇಕ ಕೌಟುಂಬಿಕ ಸಮಸ್ಯೆಗಳಿಗೆ ಕಾರಣವಾಗುತ್ತದೆ. ಅದು ಬಡತನ, ವಿಚ್ಛೇದನೆ, ಅನಾರೋಗ್ಯ, ಅಶುದ್ಧತೆ ಮತ್ತು ವೇಶ್ಯಾವೃತ್ತಿಗೆ ಕುಟುಂಬವನ್ನು ಪ್ರೋತ್ಸಾಹಿಸುವ ಮೂಲಕ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರನ್ನು ನಿರ್ವೀರ್ಯಗೊಳಿಸಿ ಅವರ ಕೌಟುಂಬಿಕ ನೆಮ್ಮದಿಯನ್ನು ಹಾಳು ಮಾಡಿದೆ.

<u>ಧೂಮಪಾನ / ಗಾಂಜಾ / ಗುಟುಕಾ ವ್ಯಸನಿಗಳ ಕೊಷ್ಟಕ:-</u>

ಕ್ರ. ಸಂ.	ರಿ. ಚಾ.ರವರ ವಯಸ್ಸು	ರಿ. ಚಾ.ರವರ ಸಂಖ್ಯೆ	ಶೇಕಡಾವಾರು ದುಶ್ಚಟ ವ್ಯಸನಿಗಳು
೧.	೧೬-೩೦	೦೭	೧೪%
೨.	೩೧-೪೫	೧೧	೨೨%
೩.	೪೬-೬೦	೧೪	೨೮%
೪.	೬೧-ಹೆಚ್ಚು	೧೮	೩೬%
೫.	ಒಟ್ಟು	೫೦	೧೦೦%

ಮೇಲಿನ ಕೋಷ್ಟಕವನ್ನು ಪರಿಶೀಲಿಸಿದಾಗ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕ ಸಮುದಾಯವು ಶೇ. ೧೦೦ ರಷ್ಟು ಧೂಮಪಾನ-ಗಾಂಜಾ, ಗುಟುಕಾಗಳ ದುಶ್ಚಟಗಳಲ್ಲಿ ಪಾಲ್ಗೊಂಡಿದ್ದಾರೆ. ಅದು ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ೬೦ ರ ವಯಸ್ಸಿನವರಲ್ಲಿ ಶೇ. ೪೦ ರಷ್ಟು ಇರುವುದನ್ನು ಕಾಣುತ್ತೇವೆ. ಏಕೆಂದರೆ ಅವರು ದೈಹಿಕವಾಗಿ ಶಕ್ತಿಹೀನರಾಗಿದ್ದು ಬಳಕೆದಾರರನ್ನು ಆಕರ್ಷಿಸುವಲ್ಲಿ ವಿಫಲವಾಗಿದ್ದರಿಂದ ಬಹಳಷ್ಟು ಸಮಯವನ್ನು ಬಳಕೆದಾರರ ಬಳಕೆಯ ನಿರೀಕ್ಷೆಯಲ್ಲಿ ಕಳೆಯಬೇಕಾದ್ದರಿಂದ ಬೀಡಿ, ಗಾಂಜ ಗುಟುಕಾಗಳಿಗೆ ಮಾರುಹೋಗಿದ್ದಾರೆ. ಹಾಗೆಯೇ ಉಳಿದ ವಯಸ್ಸಿನವರು ಇವುಗಳನ್ನು ಅನುಕರಣೆ ಮಾಡುವುದರ ಮೂಲಕ ಅವುಗಳ ಸೇವನೆಯಲ್ಲಿ ಪಾಲ್ಗೊಂಡಿದ್ದಾರೆ.

<u>ರಿಕ್ಷಾ ಚಾಲಕರ ವಿವಿಧ ಹವ್ಯಾಸಗಳ ನೋಟ</u>

ಕ್ರ. ಸಂ.	ಹವ್ಯಾಸಗಳ ವಿವರ	ಓಸಿ	ಗುಟುಕಾ/ ತಂಬಾಕು	ಜೂಜುಗಾರಿಕೆ	ವೇಶ್ಯೆಗಾರಿಗೆ	ಇತರೆ	ಒಟ್ಟು
೧	ರಿ. ಚಾ.ಸಂಖ್ಯೆ	೨೧	೦೯	೦೮	೦೫	೦೭	೫೦
೨.	ಶೇಕಡಾವಾರು	೪೨%	೧೮%	೧೬%	೧೦%	೧೪%	೧೦೦%

ಮೇಲಿನ ಕೋಷ್ಟಕವು ಶೇ. ೪೨ ರಷ್ಟು ಮಾಹಿತಿದಾರರು ಓ.ಸಿ.ಯನ್ನು ಪ್ರಮುಖ ಹವ್ಯಾಸವನ್ನಾಗಿ ಕರಗತ ಮಾಡಿಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆ. ಅದು ಸಾಕಷ್ಟು ಆದಾಯದ ಗಳಿಕೆಗೆ ಕಾರಣವಾಗಿದೆ ಎಂಬುದು ಬಹುಸಂಖ್ಯಾ ಮಾಹಿತಿದಾರರ ಅಭಿಪ್ರಾಯವಾಗಿದೆ. ಮಾರುಕಟ್ಟೆಯಲ್ಲಿರುವ ನಾನಾ ಕಂಪೆನಿಗಳ ಗುಟುಕಾ ಮತ್ತು ತಂಬಾಕು ಎರಡನೇ ಸ್ಥಾನವನ್ನು ಪಡೆದಿದೆ. ಇಸ್ಪೀಟು, ಪಾರಿವಾಳ ಜೂಜು, ಲಾಟರಿ, ಮೂರು ನಾಮದ ಆಟ ಮತ್ತು ಹುಲಿಯಾಟಗಳಲ್ಲಿ

ತೊಡಗಿರುವುದನ್ನು ಮೂರನೇ ಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿ ಕಾಣಬಹುದು. ಕೆಲವು ಅವಿವಾಹಿತ ಹಾಗೂ ಅಸಂತೃಪ್ತಿ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕ ಕುಟುಂಬದ ಸದಸ್ಯರು ವೇಶ್ಯಾವಾಟಿಕೆಯಲ್ಲಿ ಶೇ. ೧೦ ರಷ್ಟು ಪಾಲ್ಗೊಂಡಿದ್ದಾರೆ. ಉಳಿದ ಶೇ. ೧೪ ರಷ್ಟು ರಿಕ್ಷಾ ಚಾಲಕರು ಸಿನಿಮಾ, ಟಿವಿ ವೀಕ್ಷಣೆ, ನಿರ್ಗತಿಕ ಮಕ್ಕಳು ಹಾಗೂ ಅನಾರೋಗ್ಯ ಜನರನ್ನು ಯಾವುದೇ ಶುಲ್ಕ ಪಡೆಯದೇ ಸಾಗಿಸುವ ಪ್ರವೃತ್ತಿಯಲ್ಲಿ ತೊಡಗಿರುವುದು ಕಂಡು ಬರುತ್ತದೆ. ಒಟ್ಟಾರೆಯಾಗಿ ನೋಡುವುದಾದರೆ ಶೇ. ೮೦ ರಷ್ಟು ರಿಕ್ಷಾ ಚಾಲಕರು ಕೆಟ್ಟ ಹವ್ಯಾಸಗಳನ್ನು ತೊಡಗಿರುವುದರಿಂದ ಅವರ ಆರೋಗ್ಯ ಕ್ಷೀಣಿಸಿದೆ. ಅದು ದೈಹಿಕ ಅಸಮರ್ಥತೆಗೆ ಕಾರಣವಾಗಿ ಅನೇಕ ರೋಗಗಳಿಗೆ ಬಲಿಯಾಗುವಂತೆ ಮಾಡಿದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಅವರಲ್ಲಿ ಸಾಕ್ಷರತೆ, ದುಶ್ಚಟಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಜಾಗೃತಿಯನ್ನು ಮೂಡಿಸುವುದು ಅವಶ್ಯಕವಾಗಿದೆ.

ಅಧ್ಯಾಯ - ೪

ರಿಕ್ಷಾ ಚಾಲಕರ ಸಮಸ್ಯೆಗಳು

ರಿಕ್ಷಾ ಚಾಲಕರ ಸಮಸ್ಯೆಗಳು

ಪ್ರಸ್ತುತ ನಿಬಂಧವು ಮುಖ್ಯ ಭಾಗವೆಂದೂ ಪರಿಗಣಿಸಲ್ಪಡುವ ಮತ್ತು ನಿಬಂಧದ ಶೀರ್ಷಿಕೆಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದ ಮುಖ್ಯ ವಿಶ್ಲೇಷಣೆಯು ಈ ಅಧ್ಯಾಯದಲ್ಲಿ ಚರ್ಚಿಸಲಾಗಿದೆ.

ಸಮಾಜ – ಪರಿವರ್ತನೆ – ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಇವುಗಳು ಒಂದನ್ನೊಂದು ಅವಲಂಬಿಸಿವೆ. ಜೊತೆಗೆ ಪರಸ್ಪರ ಬೆಸೆದುಕೊಂಡಿವೆ. ಅವುಗಳು ಒಂದನ್ನು ಬಿಟ್ಟು ಮತ್ತೊಂದು ಇರಲಾರವು. ಈ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಸಮಾಜವೆಂಬುದು ವರ್ಗ, ಲಿಂಗ ಮತ್ತು ಸಮುದಾಯಗಳ ಒಂದು ಸಮ್ಮಿಶ್ರಣ. ಬಲಿಷ್ಠನಿಂದ ಹಿಡಿದು ಕನಿಷ್ಠನವರೆಗೂ ಸರ್ವೋತೋಮುಖ ಬೆಳವಣಿಗೆಗೆ ಅವಕಾಶವಿದ್ದಾಗ ಮಾತ್ರ ಸಮಾಜದ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯು ಸಮಾನವಾದ ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಪಾಲ್ಗೊಳ್ಳಲು ಸಾಧ್ಯವಾಗುತ್ತದೆ. ಆದ್ದರಿಂದಲೇ ಸಮಾನ ಅವಕಾಶ, ಸಮಪಾಲು ಹಾಗು ಸಮಬಾಳು ಎಂಬ ವ್ಯಾಖ್ಯೆಗಳು ವಿಶ್ವಖ್ಯಾತಿ ಪಡೆದುಕೊಂಡಿರುವುದು. ಅಂತಹ ಅನುಕೂಲತೆ ಇದ್ದಾಗ ಮಾತ್ರ ಸಮಾಜದಲ್ಲಿ ಶಾಂತಿ– ಸಮೃದ್ಧಿ ಮತ್ತು ಸಹಕಾರಗಳು ನೆಲೆಗೊಂಡು, ಸಮಾಜದಲ್ಲಿರುವ ಎಲ್ಲಾ ಜೀವಿಗಳ ಸರ್ವತೋಮುಖ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ಅಖಂಡತೆಯನ್ನು ಪಡೆಯಲು ಸಾಧ್ಯವಾಗುತ್ತದೆ.

"ಪರಿವರ್ತನೆ" ಎಂಬುದು ಒಂದು ಸಾಮಾಜಿಕ ಪ್ರಕ್ರಿಯೆ. ಅದು ಮಾನವನ ಹುಟ್ಟಿನೊಂದಿಗೆ ಗುರುತಿಸಲ್ಪಡುತ್ತದೆ. ಮಂಗನಿಂದ ಹಿಡಿದು ಮಾನವನವರೆಗೆ ಆದ ಏನೆಲ್ಲಾ ಬದಲಾವಣೆಗಳಲ್ಲಿರುವ ಗತಿಶೀಲತೆಯ ಗುಣವು ಸಾವಿರಾರು ವರ್ಷಗಳ ಇತಿಹಾಸವನ್ನು ಪಡೆದುಕೊಂಡಿದೆ. ಅದು ಅಗತ್ಯ ಮತ್ತು ಅವಶ್ಯಕವೂ ಹೌದು. ಒಂದು ವೇಳೆ ಪರಿವರ್ತನೆಯ ಆಚೆಯಿರುವ ಯಾವುದೇ ವಸ್ತುವಿನ ಆಲೋಚನೆ– ಅವಲೋಕನಗಳು ಅರ್ಥಹೀನ ಎಂದೆನಿಸುತ್ತವೆ. ಏಕೆಂದರೆ ಆ ವಸ್ತುವಿನ ವಿನಾಶದ ಎಲ್ಲಾ ಸ್ವರೂಪಗಳನ್ನು ದೂರದಿಂದಲೆ ಗುರುತಿಸಲು ಸಾಧ್ಯವಿರುತ್ತದೆ. ಹೀಗಾಗಿ ಇಂದಿನ ದಿನಗಳಲ್ಲಿ ಪರಿವರ್ತನೆ ಅಥವಾ ಗತಿಶೀಲತೆಯ ಗುಣವು ಹೆಚ್ಚು ಹೆಚ್ಚು ಅಧ್ಯಯನಕ್ಕೆ ಒಳಪಡುತ್ತಿದೆ. "ಮನುಷ್ಯನ ಮುಗ್ಧತನದಲ್ಲಿ ಮತ್ತು ಪ್ರಬುದ್ಧತೆಯಲ್ಲಿ ಒಂದು ಬಗೆಯ ಕ್ರಿಯಾತ್ಮಕ ಚಟುವಟಿಕೆ ನಡೆದಿದೆ. ಒಮ್ಮೊಮ್ಮೆ ಈ ಕ್ರಿಯಾಶೀಲತೆ ಆಕಸ್ಮಿಕವಾಗಿದ್ದರೂ ನಂತರ ಉದ್ದೇಶಕ್ಕೆ ಒಳಪಟ್ಟಿದೆ. ಅವನ ಉದ್ದೇಶಕ್ಕೆ ಸಹಕಾರಿಯಾಗಿ ಕಂಡುಬಂದ ಸಾಮಾಗ್ರಿಗಳು ನಿಸರ್ಗದಲ್ಲಿಯೆ ಇದ್ದವು. ಮನುಷ್ಯ ಈ ಪರಿಕರಗಳನ್ನು ಮುಂದೆ ಉತ್ಪಾದನೆಗೂ ಬಳಸಿಕೊಂಡನು. ಬಯಲಲ್ಲಿ ಹುಟ್ಟಿಕೊಂಡ ಅನೇಕ ರೀತಿಯ ಆಲೋಚನೆಗಳು ನಾಡ ಕಟ್ಟಡದ ರೂಪವನ್ನು ಪಡೆದುಕೊಂಡವು. ವ್ಯಕ್ತಿ ತನ್ನ ವಿಚಾರವಂತಿಕೆಯಿಂದ ಉತ್ಪಾದನಾ ಸಲಕರಣೆಗಳ ಅವಿಷ್ಕಾರ–ಪರಿಷ್ಕಾರಗಳನ್ನು ಮುಂದುವರಿಸಿದ್ದಾನೆ. ಈ ಪ್ರಯತ್ನದ ಫಲವಾಗಿ ನಾಗರಿಕತೆ ಎನ್ನುವಂತಹದ್ದು ನಿರ್ಮಾಣಗೊಂಡಿದೆ. ಜೊತೆಗೆ ಅದನ್ನು "ಜತನ" ಮಾಡಲು ನಿಯಮಗಳನ್ನು ಹಾಕಿಕೊಂಡಿದ್ದಾನೆ ಹಾಗು ಬದಲಾಯಿಸಿಕೊಳ್ಳುತ್ತಿದ್ದಾನೆ "[೧].

೧. ಕನ್ನಡ ರಂಗಭೂಮಿ ಮತ್ತು ಮಹಿಳೆ – ಡಾ॥ ದಳವಾಯಿ ವೆಂಕಟಗಿರಿ. ಪುಟ ೭ & ೧೨೧

ಈ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಸಮಾಜವು ಪರಿವರ್ತನಾಶೀಲ ಗುಣವನ್ನು ಪಡೆದ ನಂತರ ಅವನ ಬುದ್ಧಿಶಕ್ತಿ, ಉತ್ಪಾದನಾ ವಿಧಾನ, ಆಲೋಚನಾ ಕ್ರಮ ಮತ್ತು ಕುಟುಂಬ ವ್ಯವಸ್ಥೆಗಳು ಗಮನಾರ್ಹವಾದ ಬೆಳವಣಿಗೆಯೊಂದಿಗೆ ಅನೇಕ ಬದಲಾವಣೆಗಳನ್ನು ಕಂಡುಕೊಂಡಿದೆ. ಅಂತಹ ಬದಲಾವಣೆಗಳು ಜನಸಂಖ್ಯೆಯ ಬೆಳವಣಿಗೆಗೆ ಪರೋಕ್ಷವಾಗಿ ಸಹಕರಿಸುವ ಮೂಲಕ ಆಸ್ತಿಯ ದ್ವಿಗುಣಿತಕ್ಕೆ, ಸ್ವಾರ್ಥ ಸಾಧನೆಗೆ ಹಾಗು (ಅಮಾನವೀಯತೆ) ಹಿಂಸೆಗೆ ಹೆಚ್ಚು ಕ್ರಿಯಾಶೀಲವಾಗಿ, ಏನೆಲ್ಲಾ ಜೀವಾಂತರಗಳಿಗೆ ಅಡಿಪಾಯ ಎಂದೆನಿಸಿದೆ. ಅದು ಮಾನವ ಸಮುದಾಯಗಳಿಗೆ ಆಹಾರ, ವಸತಿ, ಉದ್ಯೋಗ ಬಟ್ಟೆ, ಮುಂತಾದ ಮೂಲ ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಪಡೆಯುವಲ್ಲಿ ಸಮಸ್ಯೆಯಾಗಿ ಕಂಡು ಬರುತ್ತದೆ. ಜೊತೆಗೆ ಅನೇಕ ಸಲಹೆ, ಸೂಚನೆಗಳಿಗೆ ಮಾರ್ಗದರ್ಶಕವಾಗಿ ಮಾರ್ಪಟ್ಟು, ಬಲಿಷ್ಠ ಸಮಾಜದ ಭದ್ರ ಬುನಾದಿಗೆ ಕಾರಣವಾಗಿದೆ.

"ಅಭಿವೃದ್ಧಿ" ಎಂಬುದು ಒಂದು ಸಾಮಾಜಿಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯೊಂದಿಗೆ ಹಾಸುಹೊಕ್ಕಾಗಿದೆ. ಹೀಗಾಗಿ ಸಮಾಜವನ್ನು ಬಿಟ್ಟು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಿಲ್ಲ. ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯನ್ನು ಬಿಟ್ಟು ಸಮಾಜವಿಲ್ಲ ಈ ಎರಡು ಪ್ರಕ್ರಿಯೆಗಳು ಸಮನಾಂತರವಾಗಿ ಕಾರ್ಯಗತಗೊಂಡಾಗ ಮಾತ್ರ ರಾಷ್ಟ್ರ, ಸಮಾಜ ಮತ್ತು ಸಮುದಾಯಗಳ ಸರ್ವೋತೋಮುಖ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯನ್ನು ಮನಗಾಣಬಹುದು. "ಮನುಷ್ಯನ ನಾಗರಿಕತೆ ಬೆಳೆದಂತೆ ಏಕಪಕ್ಷೀಯ ವಾದಂತಹ ನಿಯಮಗಳು ಜಾರಿಗೆ ಬಂದಿರುವುದನ್ನು ಮಾನವನ ಹಿತಕ್ಕಾಗಿ ಎನ್ನುವಂತೆ ಚಿತ್ರಿಸಲಾಗಿದೆ. ವರ್ಗ ಜನಾಂಗದ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಅವುಗಳನ್ನು ವಿಶ್ಲೇಷಿಸದೆ. ಒಂದು ವ್ಯವಸ್ಥೆಗೆ ಪೂರಕ ಮತ್ತು ಅವಶ್ಯಕವೆಂಬಂತೆ ಸಾರಿಕೊಂಡು ಬಂದು ಅವುಗಳಿಗೆ ಮೌಲ್ಯವನ್ನು ಆರೋಪಿಸಿದ್ದಾರೆ"[೨]. ಮನುಷ್ಯನಲ್ಲಿ ಖಾಸಗಿ ಒಡೆತನದ ಹಕ್ಕುದಾರಿಕೆ ಪಾಲನೆಯಿಂದಾಗಿ ಸ್ವಾರ್ಥ, ವಂಚನೆ ಮತ್ತು ಕುಟಿಲತೆ ಬೆಳೆದು ಬಂದಂತೆ ತಾನು ತನ್ನದು, ಎನ್ನುವ ಕಡೆ ಜಾಗೃತನಾಗಿ ಸಾಮೂಹಿಕ ಹಿತಾಸಕ್ತಿಗೆ ತಿಲಾಂಜಲಿಯನ್ನಿಟ್ಟು, ಅಂದಿನಿಂದ ಸಮಸ್ಯೆಗಳ ಸರಮಾಲೆಯು ಕ್ರಮೇಣವಾಗಿ ವೃದ್ಧಿಗೊಳ್ಳುತ್ತಾ ಸಾಗಿರುವುದು ಕಂಡು ಬರುತ್ತದೆ. ಈ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಮಾನವ ಸಮುದಾಯಗಳ ಅಸ್ತಿತ್ವಕ್ಕೆ ಅತ್ಯಗತ್ಯವಾದ

(೧) ವಸತಿ (೨) ಉದ್ಯೋಗ

(೩) ಆರೋಗ್ಯ (೪) ಹಣಕಾಸು

(೫) ಸಂಘಟನೆಗಳು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ಪ್ರಕ್ರಿಯೆಯಲ್ಲಿ ಪ್ರಮುಖ ಎಂದೆನಿಸುತ್ತವೆ. ನಮ್ಮ ಕ್ಷೇತ್ರಕಾರ್ಯದ ಕಾಲಕ್ಕೆ ಕಂಡು ಬಂದ ರಿಕ್ಷಾ ಚಾಲಕ ಸಮುದಾಯಗಳಲ್ಲಿರುವ ಸಮಸ್ಯೆಗಳಾವುವು ? ಅವುಗಳ ಸ್ವರೂಪ ಎಂತಹದ್ದು ? ಅವುಗಳಿಗೆ ಪರಿಹಾರ ಸಾಧ್ಯವೇ? ಎಂಬಿತ್ಯಾದಿ ಅಂಶಗಳ ಬಗ್ಗೆ ವಿಶ್ಲೇಷಿಸಲಾಗಿದೆ.

ವಸತಿ ಸಮಸ್ಯೆ

"ವಸತಿ" ಒಂದು ಸಾಮಾಜಿಕ ಪರಿವರ್ತನೆ ಮತ್ತು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ಮಾನದಂಡವಾಗಿ ಪರಿಗಣಿಸಲ್ಪಡುತ್ತದೆ. ಅದು ಮಾನವನ ನಾಗರಿಕತೆಯ ಹಾಗು ಸಮುದಾಯಗಳ ಸಾಮಾಜಿಕ ಸ್ಥಾನಮಾನದ ನಿರ್ಧಾರಕವೂ ಹೌದು. ಜೊತೆಗೆ ಮಾನವ ಸಮುದಾಯಗಳ ಸಾಮಾಜಿಕ, ಆರ್ಥಿಕ, ಮಾನಸಿಕ ಮತ್ತು ರಾಜಕೀಯ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ನೀತಿ ನಿರ್ಧಾರವೂ ಆಗಬಹುದು.

ಪ್ರಸ್ತುತ ನಿಬಂಧದ ಕ್ಷೇತ್ರಕಾರ್ಯದಲ್ಲಿ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕ ಸಮುದಾಯಗಳನ್ನು ಸಂದರ್ಶಿಸಿದ ವೇಳೆಯಲ್ಲಿ ಕಂಡು ಬಂದ ವಸತಿ ಸ್ವರೂಪ ಹೇಗಿದೆ? ಅವುಗಳ ಸಮಸ್ಯೆ ಯಾವ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿದೆ? ಅವುಗಳ ಪರಿಹಾರ ಸಾಧ್ಯವೆ? ಎಂಬಿತ್ಯಾದಿ ಅಂಶಗಳನ್ನು ಈ ಅಧ್ಯಾಯದಲ್ಲಿ ಚರ್ಚಿಸಲಾಗಿದೆ.

"ವಸತಿ" ಎಂದರೆ ಮಾನವನು ತನ್ನ ಕುಟುಂಬ ಹಾಗು ವಿವಾಹ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ಭದ್ರತೆಗಾಗಿ ಮತ್ತು ಮನುಕುಲದ ಬೆಳವಣಿಗೆ ಹಾಗು ಪೋಷಣೆಗಾಗಿ ಗಾಳಿ, ಮಳೆ, ಚಳಿ, ಬಿಸಿಲುಗಳಿಂದ ರಕ್ಷಿಸಿಕೊಳ್ಳಲು ಮಾನವ ನಿರ್ಮಿತ ಒಂದು ಸ್ಪಷ್ಟ ರೂಪವೇ ವಸತಿಎನ್ನಬಹುದು. ಅದನ್ನು ಮನೆ, ವಾಸಸ್ಥಳ, ನೆಲೆ, ತಾಣ, ವಠಾರ, ಗೂಡು ಇತ್ಯಾದಿ ಹೆಸರಿನಿಂದ ಗುರುತಿಸಲಾಗುತ್ತದೆ. ಅದು ಮಾನವ ಕುಲದ ವಿಶ್ರಾಂತಿ, ನೆಮ್ಮದಿ, ಸಂತೋಷ ಮತ್ತು ಸಂರಕ್ಷಣೆಯ ಒಂದು ಪ್ರತಿರೂಪ. ಆದ್ದರಿಂದ ವಸತಿಯು ಪ್ರಬುದ್ಧತೆಯ ಹಾಗು ಪ್ರತಿಷ್ಠೆಯ ಪ್ರತೀಕವಾಗಿ ಕಂಡು ಬರುತ್ತದೆ.

ಇಂದು ಇಡೀ ವಿಶ್ವ ಜನಸಂಖ್ಯಾ ಬೆಳವಣಿಗೆಯ ವೇಗದಲ್ಲಿ ಉಸಿರುಗಟ್ಟಿ ತೇಕುತ್ತಿದೆ. ಮುಂದುವರೆದ ಹಾಗು ಹಿಂದುಳಿದ ರಾಷ್ಟ್ರಗಳನ್ನೂ ಸಹ ಬಿಟ್ಟಿಲ್ಲ. ಅದು ಹಲವಾರು ಆವಿಷ್ಕಾರ ಮತ್ತು ಸಂಶೋಧನೆಗೆ ತೊಡಗುವಂತೆ ಪ್ರೇರೇಪಿಸಿದೆ. ಭಾರತವು ಮಾನವ ಸಂಪನ್ಮೂಲದ ಬೆಳವಣಿಗೆ ಮತ್ತು ಪೋಷಣೆಯಲ್ಲಿ ವಿಶ್ವದಲ್ಲಿಯೇ ೨ನೇ ರಾಷ್ಟ್ರವೆಂಬ ಖ್ಯಾತಿಗೆ ಪಾತ್ರವಾಗಿದೆ. ಈ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ನೂರಾರು ಸಮಸ್ಯೆಗಳು ಎದುರಿಸಬೇಕಾಗಿರುವುದು ಅನಿವಾರ್ಯ. ಬೆಳೆಯುತ್ತಿರುವ ಜನಸಂಖ್ಯೆಯ ಸಮಸ್ಯೆಗಳು ದ್ವಿಗುಣವಾಗಲು ಕಾರಣವಾಗಿ ಜನಸಮುದಾಯಗಳನ್ನು ಅನೇಕ ಸೌಲಭ್ಯಗಳಿಂದ ವಂಚಿತರಾಗುವಂತೆ ಮಾಡಿದೆ ಇದರಿಂದ ರಿಕ್ಷಾ ಸಮುದಾಯಗಳು ಹೊರತಾಗಿಲ್ಲ.

ವಿಶ್ವದ ಎಲ್ಲಾ ಅಧಿಕಾರರೂಢ ಸರ್ಕಾರಗಳು ಮಾನವ ನಾಗರಿಕತೆಯ ಪೋಷಣೆ ಮತ್ತು ಬೆಳವಣಿಗೆಗೆ ವಸತಿ ಅತ್ಯವಶ್ಯಕವೆಂದೂ ಮನಗಂಡಿವೆ. ಇದಕ್ಕಾಗಿ ಸಮಾಜದ ಎಲ್ಲಾ ಸಮುದಾಯಗಳಿಗೂ ವಸತಿಯನ್ನು ಒದಗಿಸಿಕೊಡಲು ನಾನಾ ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ಜಾರಿಗೊಳಿಸಿವೆ. ಈ ನಿಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ಭಾರತದಲ್ಲಿಯೂ ಕೇಂದ್ರ ಮತ್ತು ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರಗಳು, ಜನಸಮುದಾಯಗಳ ಸರ್ವತೋಮುಖ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗಾಗಿ ಹತ್ತಾರು ವಸತಿ ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ಜಾರಿಗೊಳಿಸಿವೆ. ಅವುಗಳಲ್ಲಿ ಇಂದಿರಾ ಅವಾಜ್ ಯೋಜನೆ, ಅಂಬೇಡ್ಕರ್ ವಸತಿ ಯೋಜನೆ, ಆಶ್ರಯ ಯೋಜನೆ ಹಾಗು ವಾಲ್ಮೀಕಿಮಹರ್ಷಿ ಯೋಜನೆ ಮುಂತಾದ ಬೇರೆಬೇರೆ ಹೆಸರುಗಳಿಂದ ಕಾರ್ಯಾರಂಭಗೊಂಡಿವೆ.

ಅವೆಲ್ಲವುಗಳ ಮುಖ್ಯ ಉದ್ದೇಶವೂ ಬಡತನ ರೇಖೆಯ ಕೆಳಗೆ ಬರುವ ನಿರ್ಗತಿಕರ ಹಾಗು ಕಡುಬಡವರ ಏಳಿಗೆಗಾಗಿ ಪ್ರಾಯೋಜಿಸಲ್ಪಟ್ಟವುಗಳು. ಆದರೆ ಈ ಎಲ್ಲಾ ಯೋಜನೆಗಳು ಹಿಂದುಳಿದ, ಕಡುಬಡವ ಮತ್ತು

ನಿರ್ಗತಿಕರನ್ನು ತಲುಪುತ್ತಿವೆಯೇ ? ಎಂಬುದನ್ನು ಪರಿಶೀಲಿಸಿದಾಗ ಅನೇಕ ಅಭಾಸಗಳು ಕಂಡು ಬರುತ್ತವೆ. ಅಂತಹ ವಿಸ್ಮಯಗಳಲ್ಲಿ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕ ಸಮುದಾಯಗಳಲ್ಲಿರು ವಸತಿ ಸಮಸ್ಯೆಯು ಒಂದು. "ಪ್ರಜಾಪ್ರಭುತ್ವ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ಪ್ರಜೆಗಳ ಕಲ್ಯಾಣಕ್ಕಾಗಿ ರೂಪಿಸಿರುವ ಯೋಜನೆಗಳ ಮತ್ತು ಜನತೆಯ ಮಧ್ಯ ಸರಕಾರ ಒಂದು ಮಧ್ಯವರ್ತಿಯ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡುವುದು ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ಒಂದು ಧ್ಯೇಯವಾಗಿರಬೇಕು. ಪ್ರಜಾಪ್ರಭುತ್ವ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಹೇಳುವಂತೆ ಸರ್ಕಾರ ಮತ್ತು ಜನರ ಆಶೋತ್ತರಗಳನ್ನು ಗಮನಿಸಿ, ಅವುಗಳ ಮೇಲೆ ಕಾರ್ಯ ನೀತಿಯನ್ನು ರೂಪಿಸಿಕೊಂಡು. ಜನರ ಹಿತವನ್ನು ಕಾಪಾಡುವ ಒಂದು ಗುಂಪು ಮಾತ್ರ. ಆದರೆ ಭಾರತದಂತಹ ಪ್ರಜಾಪ್ರಭುತ್ವ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ಸರಕಾರ ಎಂದರೆ ಶಕ್ತಿ ರಾಜಕಾರಣ ಎನ್ನುವ ಹಂತಕ್ಕೆ ಬಂದಿದೆ. ನಮ್ಮ ನಡುವೆ ನಡೆದ ಅನೇಕ ಘಟನೆಗಳನ್ನು ಅವಲೋಕಿಸಿದಾಗ. ನಿಜಕ್ಕೂ ಪ್ರಜಾಪ್ರಭುತ್ವ ಆಯುಧಗಳಿಂದ ಸರ್ಕಾರದ ರೀತಿ- ನೀತಿಗಳು ರೂಪಗೊಂಡಿವೆಯೋ ಅಥವಾ ಯಾರದೋ ಬಂಡವಾಳಿಗನ ಅಣತಿಯಂತೆ ರೂಪಗೊಳ್ಳುತ್ತಿವೆಯೋ ಎಂದು ಅನುಮಾನ ಬರುತ್ತದೆ".[೧] ಹೀಗಾಗಿ ಸರ್ಕಾರದ ಎಲ್ಲಾ ವಸತಿ ಯೋಜನೆಯ ಫಲಾನುಭವಿಗಳಿಗೆ ಆಯ್ಕೆಯಲ್ಲಿ ಅನೇಕ ರಾಜಕೀಯ ಧಾರ್ಮಿಕ, ಸಾಮಾಜಿಕ ಪ್ರಾಬಲ್ಯಗಳಿಗೆ ಬಲಿಯಾಗಿ ಬೇರೆಬೇರೆ ಮಾನದಂಡಗಳನ್ನು ಆಧರಿಸಿ ಹಂಚಿಕೆಯಾಗುತ್ತಿವೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ವಸತಿಯು ನೈಜ ಅವಶ್ಯಕತೆಯುಳ್ಳ ಸಮುದಾಯಗಳಿಗೆ ಸಿಗದೆ, ಸಾಕಷ್ಟು ಸ್ಥಿತಿವಂತರಿಗೆ ಲಭ್ಯವಾಗಿ, ವಸತಿ ಸಮಸ್ಯೆಯೆಂಬುದು ನಮ್ಮ ದೇಶ, ರಾಜ್ಯ ಹಾಗು ಸಮಾಜದಲ್ಲಿ ಬೃಹದಾಕಾರವಾಗಿ ಬೆಳೆದು, ಇನ್ನೂ ಬಗೆಹರಿಯದ ಸಮಸ್ಯೆಯಾಗಿ ಉಳಿದುಕೊಂಡಿದೆ ಎನ್ನಬಹುದು.

ಪ್ರಸ್ತುತ ಸನ್ನಿವೇಶಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ೫೦ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕ ಮಾಹಿತಿದಾರರಿಂದ ವಸತಿ ಬಗ್ಗೆ ಸಂಗ್ರಹಿಸಲಾದ ಮಾಹಿತಿಯನ್ನು ಈ ಕೆಳಗಿನ ಕೋಷ್ಟಕದಲ್ಲಿ ಕೊಡಲಾಗಿದೆ.

ರಿಕ್ಷಾ ಚಾಲಕ ಸಮುದಾಯಗಳ ವಸತಿ ವಿವರ

ಕ್ರಸಂ	ನಿವೇಶನದ	ಗುಡಿಸಲು		ಹೆಂಚಿನ ಮನೆ		ಮಳಿಗೆಮನೆ		ರಿಕ್ಷಾ	ಒಟ್ಟು
೧	ಸ್ವರೂಪ	ಸ್ವಂತ	ಬಾಡಿಗೆ	ಸ್ವಂತ	ಬಾಡಿಗೆ	ಸ್ವಂತ	ಬಾಡಿಗೆ	ರಸ್ತೆ ಬದಿ	
೨	ಮಾಹಿತಿದಾರರ ಸಂಖ್ಯೆ	೧೬	೧೩	೦೫	೦೬	೦೨	೦೪	೦೪	೫೦
೩	ಶೇಕಡವಾರು	೩೨%	೨೬%	೧೦%	೧೨%	೪%	೮%	೮%	೧೦೦%

ಮೇಲಿನ ಕೋಷ್ಟಕವನ್ನು ಅವಲೋಕಿಸಿದಾಗ, ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕ ಸಮುದಾಯಗಳಲ್ಲಿ ಸ್ವಂತ ಮನೆಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿರುವವರ ಪ್ರಮಾಣ ಕಡಿಮೆ ಇದೆ. ಪ್ರತಿಶತ ೫೮ ರಷ್ಟು ಸಮುದಾಯಗಳು ಹುಲ್ಲಿನ ಹಾಗು ತೆಂಗಿನ ಗರಿಗಳಿಂದ ನಿರ್ಮಿಸಲ್ಪಟ್ಟ ಗುಡಿಸಲುಗಳಾಗಿವೆ. ಅವುಗಳಲ್ಲಿ ಗಾಳಿ ಮಳೆ ಮತ್ತು ಬೆಳಕುಗಳಿಗೆ ಯಾವುದೇ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಿಲ್ಲದೇ ಮುಕ್ತ ಪ್ರವೇಶವನ್ನು ಕೊಟ್ಟಂತೆ ಇವೆ. ಅಂದರೆ ಅವುಗಳನ್ನು ಜೀವನದ ಅತ್ಯಗತ್ಯ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳಲ್ಲಿ ಒಂದು ಎಂಬುದಾಗಿ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕ ಸಮುದಾಯಗಳು ಪರಿಗಣಿಸದೆ, ಕೇವಲ ತಾತ್ಕಾಲಿಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ಸ್ವರೂಪದಲ್ಲಿ ಬಳಸಿಕೊಂಡಿವೆ.

೧. ಬುಡಕಟ್ಟು ಬದುಕಿನ ಸ್ಥಿತ್ಯಂತರಗಳು – ಎ.ಎಸ್. ಪ್ರಭಾಕರ್, ಪುಟ ೧೫೬

ಇದಕ್ಕೆ ಅವರ ದೈನಂದಿಕ ಗಳಿಕೆಯು ಕಡಿಮೆಯಿರುವುದರಿಂದ. ಆಹಾರ ಮತ್ತು ಬಟ್ಟೆಗಳಿಗೆ ದುಡಿಮೆ ಸಾಕಾಗುತ್ತಿಲ್ಲ, ಹೀಗಾಗಿ ಅವರು ತಮ್ಮ ವಸತಿಗಳಿಗೆ ಆಧ್ಯತೆಯನ್ನು ಕೊಟ್ಟಿಲ್ಲವೆಂದೂ ಹೇಳಬಹುದು.

ಪ್ರತಿಶತ ೪೫ ರಷ್ಟು ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕ ಸಮುದಾಯಗಳು ತಿಂಗಳ ಬಾಡಿಗೆ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ಗುಡಿಸಲು ಹಾಗೂ ಮನೆಗಳಲ್ಲಿ ತಮ್ಮ ಬದುಕನ್ನು ಸಾಗಿಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆ ಮತ್ತು ಶೇಕಡ ೮ ರಷ್ಟು ಕುಟುಂಬಗಳು ಸಾರ್ವಜನಿಕ, ಖಾಸಗಿಶಾಲೆ, ಆಸ್ಪತ್ರೆ, ದೇವಾಲಯ ಮತ್ತು ರಸ್ತೆ ಬದಿಯಲ್ಲಿ ತಮ್ಮ ನೆಲೆಯನ್ನಾಗಿ ಗುರ್ತಿಸಿಕೊಂಡು ದೈನಂದಿಕ ವೃತ್ತಿಯಲ್ಲಿ ತೊಡಗಿದ್ದಾರೆ.

ನಗರೀಕರಣದ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಶೀಘ್ರವಾಗಿ ಬೆಳೆಯುತ್ತಿರುವ ಹೊಸಪೇಟೆ ನಗರದ ಪ್ರತಿ ಚದರಅಡಿ ಭೂಮಿಯು ಹೆಚ್ಚು ಹೆಚ್ಚು ಬೆಲೆಗೆ ಮಾರಾಟವಾಗುತ್ತಿದೆ. ಇಂತಹ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿ ಸುಮಾರು ೨೦–೩೦ ವರ್ಷಗಳಿಂದ ನಗರದಲ್ಲಿಯೇ ವಾಸವಾಗಿದ್ದ ಅನೇಕ ರಿಕ್ಷಾ ಚಾಲಕ ಸಮುದಾಯಗಳು ತುಂಗಾಭದ್ರ ಎಡದಂಡೆ ಬೃಹತ್ ಕಾಲುವೆಯ ಅಕ್ಕ-ಪಕ್ಕ ತಮ್ಮ ಮೂಲನೆಲೆಯನ್ನಾಗಿ ಮಾಡಿಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆ. ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ಹೊಸಪೇಟೆ ರೈಲ್ವೆ ಸ್ಟೇಷನ್ ರಸ್ತೆಯ ಜೌಗು ಪ್ರದೇಶದ ಸುತ್ತಮುತ್ತ ತಾಲೂಕು ಕಛೇರಿ ಆವರಣ, ಬಸವಣ್ಣಪ್ಪ ಕಾಲುವೆ, ರಾಮಾ ಟಾಕೀಸ್ ಹಿಂದುಗಡೆ, ವಿಜಯ ಟಾಕೀಸ್ ಮತ್ತು ಬಾಲಾ ಟಾಕೀಸ್‌ನ ಸುತ್ತಮುತ್ತ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕ ಸಮುದಾಯಗಳನ್ನು ಕಾಣಬಹುದು.

ಕ್ಷೇತ್ರಕಾರ್ಯದ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಕಂಡುಬಂದ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕ ಸಮುದಾಯಗಳು ೧೫ ರಿಂದ ೨೦ ವರ್ಷಗಳ ಅವಧಿಯನ್ನು ನಗರದಲ್ಲಿಯೆ ಕಳೆದಿದ್ದರೂ, ಅವರಿಗೆ ಸ್ವಂತ ಜಾಗವಾಗಲಿ ಅಥವಾ ಮನೆಯಾಗಲಿ ಇಲ್ಲ. ಅವರೆಲ್ಲಾ ನಗರ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪ್ರಾಧಿಕಾರಗಳ ಆಧೀನದಲ್ಲಿರುವ ಜೌಗು ಪ್ರದೇಶಗಳು ಹಾಗು ಸಾರ್ವಜನಿಕ ರಸ್ತೆಗಳ ಪಕ್ಕದಲ್ಲಿ ತಮ್ಮ ಗುಡಿಸಲುಗಳನ್ನು ಕಟ್ಟಿಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆ. ಆದರೆ ಇತ್ತೀಚಿಗೆ ಹೆಚ್ಚು ಪ್ರಾಶಸ್ತ್ಯ ಪಡೆಯುತ್ತಿರುವ ರಸ್ತೆಗಳ ಅಗಲೀಕರಣ, ಉದ್ಯಾನವನ ನಿರ್ಮಾಣ ಮತ್ತು ನಗರದಲ್ಲಿ ಮನರಂಜನೆಯ ಹೆಸರಿನಲ್ಲಿ ಅನೇಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಕಾರ್ಯಗಳು ಭರದಿಂದ ಸಾಗಿವೆ. ಈ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಯಾವಾಗ ತಮ್ಮ ತಾತ್ಕಾಲಿಕ ವಸತಿಗಳಿಗೆ ಸಂಚಕಾರ ಬಂದೊದಗುತ್ತದೆಯೆಂಬ ತ್ರಿಶಂಕು ಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿಯೆ ದಿನಗಳನ್ನು ಎದುರು ನೋಡುವುದೇ ತಮ್ಮ ಕಾಯಕವಾಗಿದೆ ಎನ್ನುತ್ತಾರೆ.

ಜಾಗತೀಕರಣದ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಕೈಗಾರಿಕೋದ್ಯಮ ಮತ್ತು ತೃತೀಯರಂಗದ ಬೆಳವಣಿಗೆಯಿಂದ ನಗರದ ಅನಧಿಕೃತ ಭೂಮಿಯನ್ನು ಸಕ್ರಮಗೊಳಿಸುವ ಹಾಗು ಅವುಗಳನ್ನು ಅಧಿಕೃತವೆಂದು ಘೋಷಿಸಲು ಸರ್ಕಾರ ಮುಂದಾಗಿದೆ. ಇದರಿಂದ ಹೊಸಪೇಟೆ ನಗರದ ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ ಅನಧಿಕೃತ ಭೂಮಿಗಳಲ್ಲಿ ತಮ್ಮ ವಸತಿಯನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸಿಕೊಂಡಿರುವ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕ ಸಮುದಾಯಗಳ ಬದುಕು ಅತಂತ್ರವಾಗುತ್ತಿದೆ. ಪ್ರಸ್ತುತ ದಿನಗಳಲ್ಲಿ ಭದ್ರವಾದ ನೆಲೆ ಅಥವಾ ವಸತಿಗಳಿಲ್ಲದ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರಲ್ಲಿ ತಮ್ಮ ಕೌಟುಂಬಿಕ ಭದ್ರತೆ, ಸಂತೋಷ ಮತ್ತು ನೆಮ್ಮದಿಗಳು ಇಲ್ಲವಾಗಿ, ಅವರು ನಾನಾ ಸಾಮಾಜಿಕ ಅಹಿತಕರ ಘಟನೆಗಳಿಗೆ ಬಲಿಯಾಗಬೇಕಾಗಿದೆ. ನಗರ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಆಗಾಗ ತಲೆದೋರುವ ಗಲಭೆ, ದೊಂಬಿ, ಕೋಮುಸಂಘರ್ಷ ಮುಂತಾದವುಗಳ ಪರಿಣಾಮಗಳಿಂದಾಗಿ ಇಡೀ ರಾತ್ರಿಯೆಲ್ಲಾ ಎಚ್ಚರವಾಗಿಯೇ ಬೆಳಕನ್ನು

ಕಂಡಿದ್ದಾಗಿ, ತಮ್ಮ ಆತಂಕದ ಕ್ಷಣಗಳನ್ನು ನೆನೆಯುತ್ತಾರೆ. ಕೆಲವೊಮ್ಮೆ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕ ಸಮುದಾಯಗಳ ಮಹಿಳೆಯರನ್ನೂ ನಗರದಲ್ಲಿರುವ ಗೂಂಡಾ–ದಾದಾ ಹಾಗು ಸಮಾಜ ವಿರೋಧಿ ಗುಂಪುಗಳ ಹಿಂಸೆ, ಅತ್ಯಾಚಾರಕ್ಕೆ ಬಲಿಯಾದ ಘಟನೆಗಳು ಸಹ ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿವೆ.

ಭಾರತ ಸಂವಿಧಾನದ ರಾಜ್ಯ ನೀತಿಯ ನಿರ್ದೇಶಕ ತತ್ವಗಳ ಅನುಚ್ಛೇಧ ೩೮ ರ ಪ್ರಕಾರ ಜನತೆಯ ಒಳಿತಿಗಾಗಿ ರಾಜ್ಯವು ಸಾಮಾಜಿಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಸುನಿಶ್ಚಿತ ಗೊಳಿಸುವುದು. "ರಾಜ್ಯವು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಜೀವನದ ಎಲ್ಲಾ ಕ್ಷೇತ್ರಗಳಲ್ಲಿಯೂ ಸಾಮಾಜಿಕ, ಆರ್ಥಿಕ ಮತ್ತು ರಾಜಕೀಯ ನ್ಯಾಯವು ಪ್ರಾಪ್ತವಾಗಿರುವ ಸಾಮಾಜಿಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಸಾಧ್ಯವಾಗಬಹುದಷ್ಟರ ಮಟ್ಟಿಗೆ ಸುನಿಶ್ಚಿತಗೊಳಿಸುವ ಮತ್ತು ಸಂರಕ್ಷಣೆ ಮಾಡುವ ಜನತೆಯ ಕಲ್ಯಾಣವನ್ನು ಉನ್ನತಿಗೊಳಿಸಲು ಪ್ರಯತ್ನಿಸತಕ್ಕದ್ದು." ೨.

ಎಂಬ ಸರ್ವರಿಗೂ ಸಮಾನ ಅವಕಾಶ, ಸೌಲಭ್ಯಗಳ ಬಗ್ಗೆ ವಾಗ್ದಾನವಿದ್ದರೂ, ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕ ಸಮುದಾಯಗಳಿಗೆ ನ್ಯಾಯಸಮ್ಮತವಾಗಿ ಇಲ್ಲಿ ತನಕ ಸರ್ಕಾರದ ಯೋಜನೆಯ ಯಾವುದೇ ಫಲವು ಹಂಚಿಕೆಯಾಗಿಲ್ಲ. ಇದಕ್ಕೆ ರಿಕ್ಷಾಸಮುದಾಯಗಳಲ್ಲಿರುವ ಅನಕ್ಷರತೆ, ಬಡತನ, ಮೂಢನಂಬಿಕೆ, ಸಂಘಟನೆಯ ಕೊರತೆ ಮತ್ತು ರಾಜಕೀಯ ಹಾಗು ಸಾಮಾಜಿಕ ಬೆಂಬಲದ ಕೊರತೆಗಳು ಕಾರಣವಾಗಿವೆ. ಈ ನಿಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ಸ್ಥಳೀಯ ಸರ್ಕಾರಗಳು, ರಾಜಕೀಯ, ಸಮಾಜಸೇವಕರು, ಸ್ಥಳೀಯ ಸಂಘಸಂಸ್ಥೆಗಳು ಈ ಸಮುದಾಯಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಸಹಾನುಭೂತಿಯನ್ನು ತೋರಿ ಅವರಿಗೂ ಸಾಮಾಜಿಕ ಸ್ಥಾನ–ಮಾನವನ್ನು ಪಡೆಯಲು ವಸತಿಯು ಅಗತ್ಯವಾಗಿರುವುದರಿಂದ ಮುಂದಿನ ಸರ್ಕಾರಿ ಯೋಜನೆಗಳಲ್ಲಿ ಫಲಾನುಭವಿಗಳಾಗಿ ಪರಿಗಣನೆಗೆ ತೆಗೆದು ಕೊಳ್ಳಬೇಕಾಗಿದೆ.

೨. ಭಾರತ ಸಂವಿಧಾನ – ಪುಟ ಸಂಖ್ಯೆ: ೨೭ & ೨೮

ಆರೋಗ್ಯದ – ಸಮಸ್ಯೆಗಳು

ಆರೋಗ್ಯವು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪ್ರಕ್ರಿಯೆಯಲ್ಲಿ ಮಹತ್ತರವಾದ ಪಾತ್ರವನ್ನು ವಹಿಸುತ್ತದೆ. ಅದು ಆಯಾ ಪ್ರದೇಶಗಳ ಮಾನವ ಸಂಪನ್ಮೂಲದ ದಕ್ಷತೆ ಮತ್ತು ಸದೃಢತೆಯ ಪ್ರತೀಕವಾಗಿದೆ. ಆದ್ದರಿಂದಲೇ ಆರೋಗ್ಯವೇ ಮಹಾಭಾಗ್ಯ, ಅನಾರೋಗ್ಯವೇ ದುರ್ಭಾಗ್ಯವೆಂಬ ಲೋಕವಾಣಿ ರೂಢಿಯಲ್ಲಿದೆ. ಮುಂದುವರೆದ ರಾಷ್ಟ್ರಗಳಲ್ಲಿರುವ ಮಾನವ ಸಂಪನ್ಮೂಲಕ್ಕೆ ಪೌಷ್ಠಿಕ ಆಹಾರ ಶುದ್ಧನೀರು, ನಿರ್ಮಲ ಪರಿಸರ, ಉದ್ಯೋಗ, ಆದಾಯ, ಶಿಕ್ಷಣದ ಸೌಲಭ್ಯಗಳು ಹೇರಳವಾಗಿ ದೊರೆಯುವುದರಿಂದ, ಅವರು ಹೆಚ್ಚು ಸಾಮರ್ಥ್ಯ ಮತ್ತು ಕಷ್ಟ ಸಹಿಷ್ಣುಗಳಾಗಿದ್ದಾರೆ. ಅವರ ಉತ್ಪಾದನೆಯ ದಕ್ಷತೆ, ಆದಾಯ, ಉಳಿತಾಯ ಮತ್ತು ಜೀವನವೆಚ್ಚ ಉನ್ನತ ವಾಗಿದೆ. ಇದಕ್ಕೆ ವಿರುದ್ಧವಾಗಿ ಹಿಂದುಳಿದ ರಾಷ್ಟ್ರಗಳಲ್ಲಿ ಮೇಲ್ಕಾಣಿಸಿದ ಸೌಲಭ್ಯಗಳಿಂದ ವಂಚಿತಗೊಂಡ ಮಾನವ ಸಂಪನ್ಮೂಲವು ಅನೇಕ ರೋಗಗಳಿಗೆ ತುತ್ತಾಗಿ ಕಡಿಮೆ ಉತ್ಪಾದನೆ, ಬಡತನ, ನಿರುದ್ಯೋಗ, ಕಡಿಮೆ ಆದಾಯ, ಕಡಿಮೆ ಉಳಿತಾಯ–ಗಳಿಂದಾಗಿ ಅವರ ದಕ್ಷತೆ ಮತ್ತು ಉತ್ಪಾದನೆ ಸಾಮರ್ಥ್ಯ ಕುಂಠಿತಗೊಂಡು ಜೀವನಮಟ್ಟವು ಕೆಳಮಟ್ಟದಲ್ಲಿದೆ.

ಈ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಪ್ರಸ್ತುತ ಅಧ್ಯಯನವು ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕ ಸಮುದಾಯಗಳಲ್ಲಿರುವ ಆರೋಗ್ಯದ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಹೇಗಿದೆ? ಅವರ ಅನಾರೋಗ್ಯಕ್ಕೆ ಕಾರಣಗಳೇನು? ಚಿಕಿತ್ಸೆ ವಿಧಾನ ಅವುಗಳ ಪರಿಹಾರಕ್ಕೆ ಕೈಗೊಳ್ಳಬೇಕಾದ ಕ್ರಮಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಚರ್ಚಿಸಲಾಗಿದೆ.

ಔದ್ಯೋಗೀಕರಣ ಮತ್ತು ನಗರೀಕರಣದ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಶುದ್ಧಗಾಳಿ, ಶುದ್ಧನೀರು ಪೌಷ್ಠಿಕ ಆಹಾರ ಹಾಗು ನಿರ್ಮಲ ವಾತಾವರಣವು ಮಾನವನಿಗೆ ಮರೀಚಿಕೆಯಾಗುತ್ತಿದೆ. ನಗರ ಪ್ರದೇಶಗಳ ಕರಾಳತೆಯ ಚಿತ್ರಣವಾದ ಕೊಳಚೆ ಪ್ರದೇಶಗಳು, ಬಡತನ ಕಾರ್ಖಾನೆಗಳ ಹೊಗೆ ಮತ್ತು ಜನಸಂಖ್ಯಾ ಒತ್ತಡಗಳಿಂದಾಗಿ, ಪ್ರತಿಯೊಂದು ಹಂತದಲ್ಲೂ ಮಲೀನತೆ ಕಂಡುಬರುತ್ತದೆ. ಅಂತಹವುಗಳ ಮಧ್ಯ ಒಡನಾಟವನ್ನು ಬೆಳಸಿ ತಮ್ಮ ಬದುಕನ್ನು ರೂಪಿಸಿಕೊಳ್ಳಬೇಕಾದ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕನ ಸ್ಥಿತಿಯು ಹೊರನೋಟಕ್ಕೆ ಆರೋಗ್ಯವೆಂದೂ ಕಂಡು ಬಂದರೂ, ಅವರೆಲ್ಲಾ ಅನಾರೋಗ್ಯದ ಗೂಡಾಗಿದ್ದಾರೆ. ಅನೇಕ ರೋಗಗಳಿಂದ ನೆರಳುತ್ತಿರುವ ಅವರು ಕ್ಷಣಿಕ ಸುಖಕ್ಕಾಗಿ ಮಧ್ಯಪಾನ, ಗಾಂಜಾ, ತಂಬಾಕು ಸೇವನೆ, ಜೂಜು, ಮಟ್ಕಗಳಿಗೆ ದಾಸರಾಗಿದ್ದಾರೆ.

ಕ್ಷೇತ್ರ ಕಾರ್ಯದಲ್ಲಿ ರಿಕ್ಷಾ ಚಾಲಕರ ಆರೋಗ್ಯ ಮತ್ತು ಅನಾರೋಗ್ಯದ ವ್ಯತ್ಯಾಸವನ್ನು ತಿಳಿಯಲು ಸಾಕಷ್ಟು ಶ್ರಮಿಸಬೇಕಾಯಿತು, ಏಕೆಂದರೆ ಅನೇಕ ಮಾಹಿತಿದಾರರು ಯಾವುದೇ ಸಂಕೋಚವಿಲ್ಲದೆ ತಮ್ಮ ಆರೋಗ್ಯದ ಬಗ್ಗೆ ವಿವರಗಳನ್ನು ನೀಡುತ್ತಿದ್ದರು, ಮತ್ತು ಕೆಲವರು ಅನಾರೋಗ್ಯವಾಗಿದ್ದರೂ, ಆರೋಗ್ಯದಿಂದಿರುವಂತೆ ನಟಿಸುತ್ತಿದ್ದರು. ಇಂತಹ ಸಂಧರ್ಭಗಳಲ್ಲಿ ಕೇವಲ ಅವರ ಹಾವ–ಭಾವಗಳಿಂದಲೇ ರೋಗದ ಲಕ್ಷಣಗಳನ್ನು ಪತ್ತೆ ಹಚ್ಚಲಾಗಿದೆ. ಕ್ಷೇತ್ರಕಾರ್ಯಕ್ಕೆ ಆಯ್ದುಕೊಂಡ ೫೦ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರು ಬೇರೆ ಬೇರೆ ರೋಗಗಳಿಗೆ ಬಲಿಯಾಗಿ, ನರಳಾಟದ ಬದುಕನ್ನು ಸಾಗಿಸುತ್ತಿರುವುದು ಕೊಷ್ಟಕದಿಂದ ಕಂಡು ಬರುತ್ತದೆ.

<u>ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರ ಆರೋಗ್ಯ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಯ ಕೋಷ್ಟಕ</u>

ಕ್ರ.ಸಂ	ರಿ.ಚಾ. ವಯಸ್ಸು	೨೦ ರಿಂದ ೩೦ ವರ್ಷ	೩೧ ರಿಂದ ೪೦ ವರ್ಷ		೪೧ ರಿಂದ ೫೦ ವರ್ಷ		೫೧ ವರ್ಷ ಮೇಲ್ಪಟ್ಟವರು	ಒಟ್ಟು
೧	ಆರೋಗ್ಯದ ಮಟ್ಟ	ಉತ್ತಮ	ಸಾದಾರಣ	ಹೆಚ್.ಐ.ವಿ ಸೋಂಕು	ಅಸ್ತಮ ಮಂಡಿನೋವು	ಟಿ.ಬಿ	ಕುಷ್ಟ	–
೨	ರಿ.ಚಾ. ಸಂಖ್ಯೆ	೧೦	೧೨	೦೩	೧೫	೦೮	೦೨	೫೦
೩	ಶೇಕಡವಾರು	೨೦%	೨೪%	೬%	೩೦%	೧೬%	೪%	೧೦೦%

ಮೇಲಿನ ಕೋಷ್ಟಕವನ್ನು ಅವಲೋಕಿಸಿದಾಗ ಶೇಕಡ ೭೦ ರಷ್ಟು ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರು ಹಲವಾರು ರೋಗಗಳಿಂದ ನರಳುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ೨೦ ವರ್ಷಗಳಿಂದ ೪೦ ವರ್ಷ ವಯಸ್ಸಿನ ಯುವಕರಲಿ ಶೇಕಡ ೪೪ ರಷ್ಟು ಉತ್ತಮ ಹಾಗು ಸಾದಾರಣವಾದ ಆರೋಗ್ಯವನ್ನು ಹೊಂದಿ ದಷ್ಟಪುಷ್ಟರಾಗಿದ್ದಾರೆ. ಅವರಲ್ಲಿ ಶೇಕಡ ೬% ರಷ್ಟು ಲೈಂಗಿಕ ತೃಪ್ತಿಗಾಗಿ ವೇಶ್ಯೆಯರ ಸಂಪರ್ಕ, ಅನೀತಿ ಮಾರ್ಗಗಳನ್ನು ಅನುಸರಿಸಿ ಹೆಚ್. ಐ. ವಿ ಸೋಂಕಿಗೆ ಬಲಿಯಾಗಿರುವುದು ಕಂಡುಬರುತ್ತದೆ. ಈ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ರೋಗವನ್ನು ಪ್ರತಿರೋಧಿಸುವ ಸಾಮರ್ಥ್ಯ ಮನುಷ್ಯನಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಾಗಿರುದರಿಂದ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರು ಆರೋಗ್ಯವಾಗಿದ್ದಾರೆ. ಇನ್ನು ೪೧ ರಿಂದ ೫೦ ರ ಇಳಿ ವಯಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರನ್ನು ಅಸ್ತಮ, ಮಂಡಿನೋವು ಮತ್ತು ಕ್ಷಯರೋಗಗಳು ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ಕಾಡುತ್ತಿವೆ. ಏಕೆಂದರೆ ಈ ವಯಸ್ಸು ಮನುಷ್ಯನ ದೇಹದಲ್ಲಿ ರೋಗಪ್ರತಿನಿರೋಧಕ ಶಕ್ತಿಯು ತುಂಬಾ ಕಡಿಮೆಯಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಅವರೆಲ್ಲ ಶೇಕಡ ೩೦ ರಷ್ಟು ಅಸ್ತಮ ಮತ್ತು ಮಂಡಿನೋವುಗಳಿಂದ ಬಹುತೇಕ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರು ನೆರಳುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಇದಕ್ಕೆ ತಗ್ಗು-ದಿನ್ನಗಳಿಂದ ಕೂಡಿದ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ದಿನಾಲು ಸೈಕಲ್‌ರಿಕ್ಷಾ ತುಳಿಯಬೇಕಾಗಿರುವುದರಿಂದ ಮೊಣಕಾಲು ನೋವು ಸಹಜವಾಗಿ ಕಂಡುಬರುತ್ತದೆ. ಕೊಳಚೆ ಪ್ರದೇಶದ ವಾಸ, ರಸ್ತೆಯುದ್ದಕ್ಕೂ ಹರಡಿರುವ ಇಂಗಾಲದ ಡೈಆಕ್ಸಡ್ ವಿಪರೀತ ಸಾರಿಗೆಯಿಂದಾಗಿ ಧೂಳು ಹಾಗು ರಸ್ತೆ ಬದಿಯ ಆಹಾರ ವಸ್ತುಗಳ ಸೇವನೆಯು ಅವರ ಅಸ್ತಮ ರೋಗಕ್ಕೆ ಕಾರಣವಾಗಿದೆ. ಪ್ರತಿಶತ ೧೬ ರಷ್ಟು ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರು ಕ್ಷಯರೋಗಕ್ಕೆ ತುತ್ತಾಗಿದ್ದಾರೆ. ಇದಕ್ಕೆ ಹೊಗೆ ತುಂಬಿದ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ನಿರಂತರ ಒಡನಾಟ, ಬೀಡಿ, ಸಿಗರೇಟ್ ಸೇವನೆ, ವಂಶ-ಪಾರಂಪರ್ಯವಾಗಿ ಕ್ಷಯರೋಗ ಕಂಡು ಬರುತ್ತಿದೆ. ನಮ್ಮ ಅಧ್ಯಯನಕ್ಕೆ ಒಳಪಟ್ಟ ೫೦ ಕ್ಕಿಂತ ಮೇಲ್ಪಟ್ಟ ವಯಸ್ಸಿನವರಲ್ಲಿ ಶೇಕಡಾ ೪ ರಷ್ಟು ಕುಷ್ಟರೋಗಕ್ಕೆ ಬಲಿಯಾಗಿ ಗುಣಮುಖರಾಗಿದ್ದವರೂ ಇದ್ದಾರೆ.

ಒಟ್ಟಾರೆಯಾಗಿ ಹೇಳುವುದಾದರೆ ಹೊಸಪೇಟೆ ನಗರದಲ್ಲಿ ದಟ್ಟವಾದ ಜನಸಂದಣಿ, ವಾಹನ ಸಂಚಾರ, ಕಲುಶಿತ ನೀರು, ಜನಸಂಖ್ಯೆಯ ಒತ್ತಡದಿಂದಾಗಿ ಇಡೀ ಪಟ್ಟಣವು ಮಲಿನಗೊಂಡಿದೆ. ಆನೇಕ ಸಂದರ್ಭಗಳಲ್ಲಿ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರು ಸರಕುಸೇವೆಗಳನ್ನು ಹೊತ್ತೊಯ್ಯುವಾಗ ಕಾಲ್ನಡಿಗೆಯಲ್ಲಿಯೇ ಸಾಗಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಈ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರು ಮಲಿನತೆಯೊಂದಿಗಿನ ನಿಕಟ ಸಂಪರ್ಕವು ಹಲವಾರು ರೋಗಗಳಿಗೆ ಕಾರಣವಾಗಿದೆ. ಅಲ್ಲದೆ ಕೊಳಚೆ ವಾಸ, ಅಶುದ್ಧವಾದ ಕುಡಿಯುವ ನೀರು, ಅಪೌಷ್ಟಿಕವಾದ ಆಹಾರ ಅವರನ್ನು ಬೇಗ ನಿಶ್ಶಕ್ತಿಗೆ ಎಡೆಮಾಡಿಕೊಡುತ್ತದೆ.

ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕ ಸಮುದಾಯಗಳ ದಿನನಿತ್ಯದ ದುಡಿಮೆಯು ಕೇವಲ ೬೦.೦೦ ರೂಗಳಿಗೆ ಸೀಮಿತವಾಗಿರುವುದರಿಂದ ಅವರ ಜೀವನ ನಿರ್ವಹಣೆಗೆ ಸಾಕಾಗುತ್ತಿಲ್ಲ. ಹೀಗಾಗಿ ಅವನು ತನ್ನ ಅನಾರೋಗ್ಯದ ಚಿಕಿತ್ಸೆಗಾಗಿ ಸರ್ಕಾರಿ ಆಸ್ಪತ್ರೆಗಳನ್ನು ನೆಚ್ಚಿಕೊಂಡಿದ್ದಾನೆ. ಸರ್ಕಾರಿ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಆಸ್ಪತ್ರೆಗಳಲ್ಲಿ ಉಚಿತ ಚಿಕಿತ್ಸಾ ಸೌಲಭ್ಯದ ಸೇವೆಯನ್ನು ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ಅವಲಂಭಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಅವರಿಗೆ ಖಾಸಗಿ ಆಸ್ಪತ್ರೆಗಳಲ್ಲಿ ಶುಲ್ಕವನ್ನು ಕೊಡುವುದಾಗಲಿ ಅಥವಾ ಔಷಧಿಗಳನ್ನು ಕೊಳ್ಳುವುದಾಗಲಿ ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲ. ಕ್ಷೇತ್ರಕಾರ್ಯದ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಮಾಹಿತಿದಾರರ ಚಿಕಿತ್ಸಾ ವಿಧಾನ ಹೇಗೆ? ಮತ್ತು ಎಲ್ಲಿ? ಎಂಬ ವಿಷಯಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಬಂದ ೫೦ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರ ಅಭಿಪ್ರಾಯಗಳನ್ನು ಮುಂದಿನ ಕೋಷ್ಠಕದಿಂದ ತಿಳಿಯಬಹುದು.

ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರ ಚಿಕಿತ್ಸಾ ವಿಧಾನ

ಕ್ರ.ಸಂ	ವಿವರಗಳು	ಸರ್ಕಾರ ಆಸ್ಪತ್ರೆ	ಖಾಸಗಿ ಆಸ್ಪತ್ರೆ	ಸ್ವಯಂ ವೈದ್ಯ	ದೇವರು	ಮಾಟ ಮಂತ್ರ	ಕುಡಿತ	ಒಟ್ಟು
೧	ರಿ.ಚಾ. ಸಂಖ್ಯೆ	೨೬	೦೮	೦೭	೦೫	೦೨	೦೨	೫೦
೨	ಶೇಕಡವಾರು	೫೨%	೧೬%	೧೪%	೧೦%	೪%	೪%	೧೦೦%

ಮೇಲಿನ ಕೋಷ್ಟಕವನ್ನು ಅವಲೋಕಿಸಿದಾಗ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರು ತಮ್ಮ ಆರೋಗ್ಯದ ರಕ್ಷಣೆಗಾಗಿ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸರ್ಕಾರಿ ಚಿಕಿತ್ಸಾಲಯಗಳಲ್ಲಿ ಶೇಕಡ ೫೨ ರಷ್ಟು ಅವಲಂಬಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಪ್ರತಿದಿನ ಅವರು ೧೦–೧೫ ಕಿ.ಮೀ ಸೈಕಲ್ ಸವಾರಿ ಮಾಡುವುದರಿಂದ ಮೊಣಕಾಲು ನೋವು ವಿಪರೀತವಾಗಿ ಕಾಡುತ್ತಿದೆ. ಅದರ ಚಿಕಿತ್ಸೆಗಾಗಿ ಸರ್ಕಾರಿ ಆಸ್ಪತ್ರೆಗಳಲ್ಲಿ ವೈದ್ಯರು, ದಾದಿಯರು, ಅದರ ಉಪಶಮನ ಅಸಾಧ್ಯವೆಂಬುದಾಗಿ ಅತ್ಯಂತ ತಿರಸ್ಕಾರದಿಂದ ಚಿಕಿತ್ಸೆ ನೀಡುವುದಾಗಿ ಹೇಳುತ್ತಾರೆ, ಇನ್ನು ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಆಸ್ಪತ್ರೆಗಳಲ್ಲಿರುವ ಜನಜಂಗುಳಿ, ಅವ್ಯವಸ್ಥೆ ಅವರ ದುಡಿಮೆಗೆ ಮಾರಕವಾಗಿ, ಅವರನ್ನು ನಿರಂತರ ಚಿಕಿತ್ಸೆಯಿಂದ ದೂರಉಳಿಯುವಂತೆ ಮಾಡಿವೆ. ಇನ್ನು ಕೆಲವು ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರು ಸರ್ಕಾರಿ ಸೇವಕರಲ್ಲಿರುವ ತಿರಸ್ಕಾರ, ಸೋಮಾರಿತನ ಮತ್ತು ಕಳಪೆ ಗುಣಮಟ್ಟದ ಚಿಕಿತ್ಸಾ ವಿಧಾನದಿಂದ ಬೇಸತ್ತು ಶೇಕಡ ೧೬ ರಷ್ಟು ಖಾಸಗಿ ಆಸ್ಪತ್ರೆಗಳಲ್ಲಿ ಚಿಕಿತ್ಸೆಯನ್ನು ಪಡೆಯುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಖಾಸಗಿ ವೈದ್ಯರ ಸೇವಾಶುಲ್ಕ, ಔಷಧಿ ಸಾಮಾಗ್ರಿಗಳಿಗೆ ಹೆಚ್ಚು ಹಣವು ಅವಶ್ಯಕವಾಗಿರುವುದರಿಂದ ತಾವುಗಳು ಗುಣಮುಖರಾಗಲು ಎಷ್ಟು ಸಾಧ್ಯವೋ ಅಷ್ಟನ್ನು ಮಾತ್ರ ಕೊಂಡುಕೊಳ್ಳುವುದೇ ತೊಂದರೆ ಎಂಬುದಾಗಿ ಅಭಿಪ್ರಾಯಪಡುತ್ತಾರೆ. ಶೇಕಡ ೧೪ರಷ್ಟು ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರು ಸ್ವಯಂ ಜ್ಞಾನದಿಂದ ಮುಕ್ತಿ ಹೊಂದಲು ಪ್ರಯತ್ನಿಸುತ್ತಾರೆ ಅದರಲ್ಲಿ ಆಯುರ್ವೇದ, ಯುನಾನಿ, ಔಷದೋಪಚಾರದ ಜ್ಞಾನ ಇರುವುದಾಗಿ ಹೇಳುತ್ತಾರೆ. ಶೇಕಡ ೧೦ ರಷ್ಟು ಜನರು ದೇವರು, ದೈವ, ಕರ್ಮಗಳಲ್ಲಿ, ನಂಬಿಕೆಯಿಟ್ಟು, ತಮ್ಮೆಲ್ಲಾ ರೋಗ–ರುಜನಗಳಿಗೆ ಹಿಂದಿನ ಜನ್ಮದ ಪ್ರತಿಫಲವೆಂದು ಭಾವಿಸುತ್ತಾರೆ.

ಶೇಕಡ ೪ರಷ್ಟು ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರು ಕುಡಿತ, ಗಾಂಜ ಸೇವನೆಗಳಿಂದ ತಮ್ಮ ರೋಗಗಳನ್ನು ಮರೆಯುವುದಾಗಿ ಹೇಳುತ್ತಾರೆ. ಸ್ಥೂಲವಾಗಿ ಹೇಳುವುದಾದರೆ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರ ಆರೋಗ್ಯದ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಯು ತುಂಬ ಅಸ್ತವ್ಯಸ್ತಗೊಂಡಿದೆ.

ಅವರಿಗೆ ಒಳ್ಳೆಯ ಆಹಾರ, ಮನೆ, ಬಟ್ಟೆ, ಹಾಗು ದುಡಿಮೆಯು ಇಲ್ಲದೆ ನಾನಾ ಚಿಂತೆಗಳಿಗೆ ಕಾರಣವಾಗಿ ಅವರು ಮತ್ತಷ್ಟು ಅಸ್ವಸ್ಥಗೊಳ್ಳಲು ಕಾರಣವಾಗಿದೆ. ಅವರ ಅಲ್ಪ ಆದಾಯದಿಂದ ಖಾಸಗಿ ಚಿಕಿತ್ಸಾಲಯಗಲಲ್ಲಿ ಚಿಕಿತ್ಸೆಯನ್ನು ಪಡೆಯುವ ಸಾಮರ್ಥ್ಯವಿಲ್ಲ ಹೀಗಾಗಿ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಆಸ್ಪತ್ರೆಗಳಲ್ಲಿ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರ ಸೇವೆಗಾಗಿ ಪ್ರತ್ಯೇಕವಾದ ಚಿಕಿತ್ಸಾ ವಿಭಾಗವನ್ನಾದರೂ ಒದಗಿಸುವ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡಬೇಕು ಅಥವಾ ತಿಂಗಳಿಗೊಮ್ಮೆ ಆರೋಗ್ಯ ಇಲಾಖೆಯವರು ಅವರಲ್ಲಿಗೆ ತೆರಳಿ ವೈದ್ಯಕೀಯ, ಆರೋಗ್ಯದ ಬಗ್ಗೆ ಅರಿವನ್ನು ಮೂಡಿಸಿ ಚಿಕಿತ್ಸೆ ನೀಡುವಂತಾದರೇ ಸುತ್ತಲಿನ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ಬಗ್ಗೆ ಅವರಲ್ಲಿ ನಂಬಿಕೆಯನ್ನು ಮೂಡಿಸಲು ಸಾಧ್ಯವಾಗುತ್ತದೆ.

ಸಂಘಟನೆಯ ಸಮಸ್ಯೆ

"ಸಂಘಟನೆ" ಎಂಬುದು ಒಂದು ಸಾಮಾಜಿಕ ಪ್ರಕ್ರಿಯೆ. ಅದು ರಾಜಕೀಯ, ಆರ್ಥಿಕ ಮತ್ತು ಮಾನಸಿಕ ಅಂಶಗಳನ್ನು ಒಳಗೊಂಡಿದೆ. ಅದು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ಪ್ರಕ್ರಿಯೆ ಮತ್ತು ಬೆಳವಣಿಗೆಯಲ್ಲಿ ಪ್ರಮುಖ ಪಾತ್ರವನ್ನು ವಹಿಸುತ್ತದೆ. ಹಾಗೆಯೇ ಅದು ಮಾನವನ ಸಂರಕ್ಷಣೆ ಮತ್ತು ಬೆಳವಣಿಗೆಯ ರಕ್ಷಾಕವಚವೂ ಹೌದು. ಅದನ್ನು ಪ್ರಕೃತಿಯ ಗರ್ಭದಲ್ಲಿಯೇ ಮನಗಾಣಬಹುದು. ಮಾನವ ಸಂಘಜೀವಿ, ಸಂಘಟನೆಯನ್ನು ತೊರೆದು ಬದುಕನ್ನು ನಿರ್ವಹಿಸುವುದು ತುಂಬಾ ಕಠಿಣ. ಇದರಿಂದಾಗಿಯೇ ಪ್ರಾಚೀನ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಗಡಿಪಾರು ಶಿಕ್ಷೆ, ಕಾಡಿನವಾಸ, ಅಜ್ಞಾತವಾಸಕ್ಕೆ ಅಪರಾಧಿಗಳನ್ನು ಅಟ್ಟಲಾಗುತಿತ್ತು, ಇಂತಹ ಪ್ರಕರಣಗಳು ಸಂಘಟನೆಯ ಪ್ರಾಧಾನ್ಯತೆ ಹಾಗು ಮಹತ್ವವನ್ನು ಎತ್ತಿಹಿಡಿಯುತ್ತವೆ. ಇಂತಹ ಸಂಘಟನೆಯ ಪ್ರವೃತ್ತಿ ಕೇವಲ ಮನುಷ್ಯನಿಗೆ ಮಾತ್ರ ಸೀಮಿತವಾಗಿರದೇ ಪ್ರಾಣಿಗಳಲ್ಲಿ, ಪಕ್ಷಿಗಳಲ್ಲಿ ಕ್ರಿಮಿ–ಕೀಟಗಳಲ್ಲಿ, ಇರುವೆ, ಜೇನುನೊಣ, ಪಾರಿವಾಳಗಳಲ್ಲಿ ಸಹ ಸಂಘಟನೆಯ ಪ್ರಕ್ರಿಯೆಯನ್ನು ಗುರುತಿಸಬಹುದು. ಅವುಗಳ ಆಂತರಿಕ ಐಕ್ಯತೆಯು ಆಯಾ ಸಮುದಾಯಗಳ ಬಾಹ್ಯ ರಕ್ಷಣೆಯನ್ನು ಮಾಡುತ್ತದೆ. ಆದ್ದರಿಂದಲೇ "ಪಕ್ಷಿಗಳೆಲ್ಲಾ ಒಂದಾದರೆ, ಹುಲಿಯ ಚರ್ಮವನ್ನೇ ಸುಲಿಯಬಹುದು" ಎಂಬ ನಾಣ್ಣುಡಿ ಹುಟ್ಟಿಕೊಂಡಿದೆ. ಪ್ರಾಕೃತಿಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ಕಂಡು ಬರುವ ಪ್ರಾಣಿ, ಪಕ್ಷಿಗಳಲ್ಲಿ ಪರಸ್ಪರ ಸಂಘಟಿತಗೊಂಡ ಬದುಕನ್ನು ಕಾಣಬಹುದು. ಅವುಗಳಲ್ಲಿ ಯಾವುದೇ ಒಂದು ವರ್ಗವು ನಾಶವಾದರೆ ಇತರ ವರ್ಗಗಳು ನಾಶ ಹೊಂದುವ ಮೂಲಕ ಅವನತಿಯನ್ನು ಕಂಡುಕೊಳ್ಳುತ್ತವೆ. ಇಂತಹ ಸಂಘಟನೆಯ ಪರಿಜ್ಞಾನವನ್ನು ಪ್ರಕೃತಿಯಿಂದ ಪಡೆದ ಮಾನವನು ತನ್ನಲ್ಲಿರುವ ಭಿನ್ನ–ಭೇದಗಳನ್ನು ಮರೆತು ಸಂಘಟನೆಯ ಪ್ರಕ್ರಿಯೆಗೆ ಒಳಗಾದನು.

ಸಂಘಟನೆಗೆ ನಿರ್ದಿಷ್ಟವಾದ ಅರ್ಥವನ್ನು ಕೊಡುವುದು ಕಠಿಣ. ಅದು ಅನೇಕ ಅಂಶಗಳ ವಿಶಾಲವಾದ ತಳಹದಿಯನ್ನು ಪಡೆದುಕೊಂಡಿದೆ. ಪ್ರಸ್ತುತ ಅಧ್ಯಯನಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ವ್ಯಾಖ್ಯಾನಿಸುವುದಾದರೆ ಯಾವುದೇ ಒಂದು ಸಮುದಾಯವು ತಮ್ಮೆಲ್ಲಾ ವೈಯ್ಯಕ್ತಿಕ ಆಶೋತ್ತರಗಳನ್ನು ಬದಿಗೊತ್ತಿ, ಸಾಮೂಹಿಕವಾಗಿ ಒಂದು ಒಪ್ಪಂದಕ್ಕೆ ಬರುವ ಮೂಲಕ ಸರ್ವರ ಹಿತರಕ್ಷಣೆಗಾಗಿ ಶ್ರಮಿಸುವ ಚಲನಾತ್ಮಕ ಲಕ್ಷಣಗಳುಳ್ಳ ಅನುಕೂಲದ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯೆ ಸಂಘಟನೆ ಎನ್ನಬಹುದು. ಈ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ವಿಶ್ವದ ಯಾವುದೇ ರಂಗದ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಮತ್ತು ಅವನತಿಯನ್ನು ಅವಲೋಕಿಸಿದಾಗ ಆಯಾ ರಂಗಗಳಲ್ಲಿರುವ ಸಂಘಟನೆಯ ಬಲ ಹಾಗು ಅವುಗಳ ಕಾರ್ಯವೈಖರಿಯ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ

ಗತಿಯು ನಿರ್ಧರಿಸಲ್ಪಡುತ್ತದೆ. ಹೀಗಾಗಿ ಕೈಗಾರಿಕಾರಂಗ ಮತ್ತು ಸೇವಾರಂಗಗಳಲ್ಲಿರುವ ಪ್ರಬಲವಾದ ಸಂಘಟನೆಯು ಆಯಾ ವರ್ಗಗಳಲ್ಲಿ ಸುಭಿಕ್ಷೆ ಹಾಗು ಸಮೃದ್ಧಿಯ ವಾತಾವರಣವನ್ನು ನಾವುಗಳು ಮನಗಾಣಬಹುದು. ಹಾಗೆಯೇ ಸಂಘಟನೆಯಿಲ್ಲದ ಕುಟುಂಬ, ಕೃಷಿಕೆಲಸ, ಚಿಕ್ಕ ಕೈಗಾರಿಕೆ, ಕೂಲಿಕಾರ್ಮಿಕರ ಸ್ಥಿತಿ-ಗತಿಯು ಕೆಳಮಟ್ಟದಲ್ಲಿರುವುದನ್ನು ಕಾಣುತ್ತೇವೆ. ಈ ನಿಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ಸಮುದಾಯಗಳನ್ನು ಒಗ್ಗೂಡಿಸುವ ಮೂಲಕ ಆಯಾ ವರ್ಗಗಳ ಹಿತರಕ್ಷಣೆ ಮಾಡುವ ಮತ್ತು ಅವರ ಹಕ್ಕುಗಳನ್ನು ಎತ್ತಿಹಿಡಿಯುವಲ್ಲಿ ಸಂಘಟನೆಯು ಪ್ರಬಲ ಶಕ್ತಿಯಾಗಿದೆ.

ನಮ್ಮ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ತಾತ್ಸಾರಕ್ಕೆ ಹಾಗು ಅಪಹಾಸ್ಯಕ್ಕೆ ಗುರಿಯಾದ ಅಸಂಘಟಿತ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕ ಸಮುದಾಯಗಳ ಹಿತದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಸಂಘಟನೆಯ ಅವಶ್ಯಕತೆ ತುಂಬಾ ಇದೆ. ಅವರು ತಮ್ಮ ಹಕ್ಕು ಬಾಧ್ಯತೆಗಳ ರಕ್ಷಣೆಗಾಗಿ, ಸರ್ವರ ಯೋಗಕ್ಷೇಮಕ್ಕಾಗಿ ಸಂಘಟನೆಯ ಪ್ರಕ್ರಿಯೆಗೆ ಗಮನವನ್ನು ನೀಡಬೇಕಾಗಿದೆ. ಅಂದಾಗ ಮಾತ್ರ ಅವರ ಸಾಮಾಜಿಕ, ಆರ್ಥಿಕ, ರಾಜಕೀಯ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳಿಗೆ ಅರ್ಥಬರಲು ಸಾಧ್ಯವಾಗುತ್ತದೆ.

ಪ್ರಸ್ತುತ ಸನ್ನಿವೇಶದಲ್ಲಿ ೫೦ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರನ್ನು ಸಂಘಟನೆಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ತಮ್ಮ ವೃತ್ತಿಗೆ ಸಂಘಟನೆ ಅವಶ್ಯಕವೇ? ಇಲ್ಲವೇ ಎಂಬುದಾಗಿ ಪ್ರಶ್ನೆಗಳನ್ನು ಕೇಳಿದಾಗ ಬಂದ ಉತ್ತರಗಳು ಈ ಕೆಳಗಿನಂತಿವೆ.

<u>ಸೈಕಲ್ ರಿಕ್ಷಾ ಚಾಲಕರಲ್ಲಿರುವ ಸಂಘಟನೆಯ ಪ್ರವೃತ್ತಿ</u>

ಕ್ರ.ಸಂ	ಸಂಘಟನೆಯ ಅಗತ್ಯ →	ಬೇಕು	ಬೇಡ	ಗೊತ್ತಿಲ್ಲ	ಒಟ್ಟು
೧	ರಿ.ಚಾ.ಸಂಖ್ಯೆ →	೩೨	೦೯	೦೯	೫೦
೨	ಶೇಕಡವಾರು →	೬೪%	೧೮%	೧೮	೧೦೦%

ಮೇಲಿನ ಕೋಷ್ಟಕವನ್ನು ಅವಲೋಕಿಸಿದಾಗ ಶೇಕಡ ೬೪ರಷ್ಟು ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರು ಸಂಘಟನೆಯ ಬಗ್ಗೆ ಹೆಚ್ಚು ಉತ್ಸುಕರಾಗಿದ್ದಾರೆ. ಪ್ರತಿಶತ ೧೮ರಷ್ಟು ಜನರು ಸಂಘಟನೆಯಿಂದಾದ ಕಹಿ ಅನುಭವಗಳೊಂದಿಗೆ ಸಂಘಟನೆಯೇ ಬೇಡ ಎಂಬ ನಿರ್ಧಾರಕ್ಕೆ ಬಂದಿದ್ದಾರೆ. ಉಳಿದ ಶೇಕಡ ೧೮ರಷ್ಟು ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರು ಗೊತ್ತಿಲ್ಲ ಎಂಬ ಅಭಿಪ್ರಾಯಗಳನ್ನು ನೀಡಿದ್ದಾರೆ.

ಕ್ಷೇತ್ರಕಾರ್ಯದಲ್ಲಿ ದೊರೆತ ಮಾಹಿತಿಯ ಪ್ರಕಾರ ೧೯೬೨ ರಲ್ಲಿಯೇ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರಲ್ಲಿ ಸಂಘಟನೆಗೆ ಅನೇಕ ಪ್ರಯತ್ನಗಳು ಜರುಗಿವೆ. ಅದಕ್ಕಾಗಿ ಸಮಾಜ ಸೇವಕರು, ರಾಜಕೀಯ ನಾಯಕರು ಹಾಗೂ ಅನೇಕ ಸಂಘ-ಸಂಸ್ಥೆಗಳು ಅವರನ್ನು ಸಂಘಟಿಸಲು ಪ್ರಯತ್ನಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಅವರಲ್ಲಿ ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ಹೊಸಪೇಟೆ ತಾಲೂಕು ಕಮಲಾಪುರ ಗ್ರಾಮವಾಸಿಯಾದ ಶ್ರೀ ಕರಿಯಪ್ಪ ಹಾಗು ಬಿ. ಎಮ್. ಪುಟ್ಟಯ್ಯ ಅವರ ಪ್ರಯತ್ನ ಪ್ರಶಂಶನೀಯ ಅವರು ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರ ಸ್ಥಿತಿಯನ್ನು ಸುಧಾರಿಸಲು ಅವರೆಲ್ಲರನ್ನು ಒಗ್ಗೂಡಿಸಿ. ಬೆಂಗಳೂರು, ದಾವಣಗೆರೆ, ಮತ್ತು ಮೈಸೂರುಗಳಿಗೆ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರ ಜಾಥಗಳನ್ನು ಕೈಗೊಂಡಿದ್ದಾಗಿ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರ ಸಮೂಹ ಗೌರವದಿಂದ ಸ್ಮರಿಸಿಕೊಳ್ಳುತ್ತದೆ.. ಆದರೆ ತಮ್ಮ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರಲ್ಲಿ ಏಕತೆ, ಸಹಕಾರ ಹಾಗು ಸಮರ್ಪಣ ಭಾವನೆಯ ಕೊರತೆಯಿಂದಾಗಿ ಸಂಘಟನೆಯೆಂಬುದು ನೆನೆಗುದಿಗೆ ಬಿದ್ದಿದೆ. ಇದಕ್ಕೆ ಕಾರಣಗಳೇನೆಂದು ವಿಚಾರಿಸಿದಾಗ ದೊರೆತ ಉತ್ತರಗಳು ಹೀಗಿವೆ.

ಅಸಂಘಟನೆಗೆ ಕಾರಣಗಳು

ಕ್ರ.ಸಂ	ಅನಕ್ಷರತೆ	ಬಡತನ	ವಲಸೆ	ಅಪನಂಬಿಕೆ	ಜಾತಿ	ಒಟ್ಟು
೧	೨೨	೧೨	೦೮	೦೫	೦೩	೫೦
೨	೪೪%	೨೪%	೧೬%	೧೦%	೬%	೧೦೦%

"ಆಧುನಿಕ ಸಮಾಜದಲ್ಲಿ ಸಂಘಟನೆ ತುಂಬಾ ಮಹತ್ವದಾಗಿದೆ ಸಂಘಟನೆಯು ಸಾಧನೆಯ ಒಂದು ಮಾಧ್ಯಮ. ಸಂಘಟನೆಯಿಲ್ಲದೆ ಯಾವ ವಿಚಾರಧಾರೆಯು ತಲೆಯೆತ್ತಲಾರದು. ಅರಾಜಕವಾದಿಗಳ ದುಸ್ಥಿತಿ ಇದಕ್ಕೆ ಉದಾಹರಣೆ. ಸಮಾಜವೇ ಪರಿವರ್ತನೆಯನ್ನು ಮಾಡಲಾರದು, ಜಗತ್ತಿನಲ್ಲಿ ಆಗಿಹೋದ ಸಹಸ್ರಾರು ಸಂಗತ ವಿಚಾರಗಳಲ್ಲಿ ಹಲವು ಮಾತ್ರ ಸಾಮಾಜಿಕ ಪರಿಣಾಮಗಳಿಗೆ ಎಡೆಯಾದುದುರ ಮರ್ಮ ಇದು."[೧] ಈ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಮೇಲಿನ ಕೋಷ್ಟಕವನ್ನು ಅವಲೋಕಿಸಿದಾಗ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರ ಸಂಘಟನೆಗೆ ಮಾರಕವಾಗಿ ಅನೇಕ ಅಂಶಗಳು ಕಂಡುಬರುತ್ತವೆ. ಅವರ ದೈನಂದಿಕ ದುಡಿಮೆಯು ಅನಿಶ್ಚಿತತೆಯಿಂದ ಕಡಿಮೆ ಗಳಿಕೆಗೆ ಕಾರಣವಾಗಿ, ಅವರಲ್ಲಿ ಆದಾಯದ ಪ್ರಮಾಣವು ಕಡಿಮೆಯಾಗಿದೆ. ಇದು ಅವರಲ್ಲಿ ಬಡತನದ ಹೆಚ್ಚಳಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶ ಮಾಡಿ, ಸಂಘಟನೆ ಕ್ರಿಯೆಗೆ ತೊಡಕಾಗಿ ಪರಿಣಮಿಸಿದೆ. ಅದರ ಪ್ರಮಾಣ ಪ್ರತಿಶತ ೨೪ರಷ್ಟಿರುವುದನ್ನು ಕಾಣಬಹುದು. ಅದು ಸಂಘಟನೆಯ ಸ್ಥಾಪನೆ, ಅದರ ನಿರ್ವಹಣೆ, ಸದಸ್ಯತ್ವದ ಶುಲ್ಕಗಳನ್ನು ಭರಿಸುವ ಶಕ್ತಿ ಅವರಲ್ಲಿ ಇಲ್ಲದಿರುವುದರಿಂದ ಸಂಘಟನೆ ಎಂಬುದು ಮರಿಚಿಕೆಯಾಗಲು ಕಾರಣವಾಗಿದೆ. ಪ್ರತಿಶತ ೪೪ರಷ್ಟು ಅನಕ್ಷರಸ್ಥರಿರುವ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕ ಸಮುದಾಯವು ಸಂಘಟನೆಯಿಂದಾಗುವ ಲಾಭಗಳು, ಮಹತ್ವ ಮತ್ತು ಪರಿಣಾಮಗಳನ್ನು ತಿಳಿಯುವ ಸಾಮರ್ಥ್ಯ ಅವರಲ್ಲಿ ಇಲ್ಲವಾಗಿ ಸಂಘಟನೆಯ ಹಿನ್ನಡೆಗೆ ಅವಕಾಶ ಮಾಡಿಕೊಟ್ಟಿದೆ. ಅದು ಕೋಷ್ಟಕದಲ್ಲಿ ಶೇಕಡ ೪೪ರಷ್ಟಿದೆ.

ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರ ದುಡಿಮೆ ನಿರ್ಧಿಷ್ಟವಾಗಿಲ್ಲದ ಕಾರಣ, ಅವರು ದುಡಿಮೆಯನ್ನು ಹುಡುಕಿಕೊಂಡು ಪ್ರತಿಶತ ೧೬ರಷ್ಟು ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರು ಒಂದು ಸ್ಥಳದಿಂದ ಮತ್ತೊಂದು ಸ್ಥಳಕ್ಕೆ ಪದೇ ಪದೇ ವಲಸೆ ಹೋಗುವ ಪ್ರವೃತ್ತಿಯು ಸಂಘಟನಾಕ್ರಿಯೆಗೆ ಮಾರಕವಾಗಿದೆ. ಇದು ಅವರನ್ನು ಒಂದು ನಿರ್ಧಿಷ್ಟ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಮತ್ತು ನಿರಂತರವಾಗಿ ನೆಲೆನಿಲ್ಲದ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರಲ್ಲಿ ಸಂಘಟನೆಯು ತನ್ನ ಅರ್ಥವನ್ನು ಕಳೆದುಕೊಂಡಿದೆ. ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರಲ್ಲಿ ವಿವಿಧ ಜಾತಿಗಳು, ಮತ್ತು ಧರ್ಮಗಳಿಂದಾಗಿ, ಅವರ ಭಾಷೆ, ರೂಢಿ, ಪದ್ಧತಿ, ಸಂಪ್ರದಾಯಗಳ ಬದಲಾವಣೆಯಿಂದಾಗಿ ಅವರೆಲ್ಲಾ ಒಗ್ಗೂಡಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡುವುದು ಅಸಾಧ್ಯ. ಆದ್ದರಿಂದ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕ ಸಮುದಾಯಗಳಲ್ಲಿ ಸಂಘಟನೆ ಇಲ್ಲದಿರಲು ಶಿಕ್ಷಣ, ವಲಸೆ, ಬಡತನ, ಕಡಿಮೆ ಆದಾಯ, ಮೌಢ್ಯತೆ, ಸಾಮಾಜಿಕ ಹಾಗು ರಾಜಕೀಯ ಬೆಂಬಲದ ಕೊರತೆಯು ಒಂದು ಕಾರಣ. ಅವರ ಸುತ್ತಲಿನ ಸಮಾಜವು ತೀವ್ರ ಒತ್ತಡಕ್ಕೆ ಸಿಲುಕಿರುವುದರಿಂದ ಎಲ್ಲಾ ವರ್ಗಗಳು ತಮ್ಮ ಸ್ವಹಿತ ರಕ್ಷಣೆಗೆ ಹಾತೊರೆಯುವುದರಿಂದ ಸಮಾಜ ಸೇವಕರು, ರಾಜಕೀಯ ನಾಯಕರು, ಸಂಘ-ಸಂಸ್ಥೆಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಅವರಲ್ಲಿ ಗೌರವವಿಲ್ಲದೆ

೧. ದುಡಿಯುವವರ ಧ್ವನಿ ಮತ್ತು ಇತರ ಲೇಖನಗಳು - ಎಸ್. ವೆಂಕಟರಾಂ - ಪುಟ - ೧೬೦

ಸಂಘಟನೆಯು ಸ್ಪಷ್ಟ ರೂಪವನ್ನು ಪಡೆದು ಕೊಳ್ಳಲುಸಾಧ್ಯವಾಗಿಲ್ಲ ಆದರೆ ಬೇರೆ ಬೇರೆ ಪಟ್ಟಣಗಳಲ್ಲಿ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರ ಸಂಘಟನೆಯು ಪ್ರಬಲವಾಗಿರುವುದನ್ನು ನಾವುಗಳು ಅಲ್ಲಗೆಳೆಯುವಂತಿಲ್ಲ. ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕ ಸಮುದಾಯಗಳು "ಪರಿಸರಬದ್ಧವಾದ ವೈಜ್ಞಾನಿಕ ರೂಪಾಂತರಕ್ಕೆ ಸಜ್ಜಾಗಬೇಕಾದ ಕ್ರಮವನ್ನು ಕಲಿಯಲೇಬೇಕು. ಕೆಳಜಾತಿಗಳಿಗೆ ವಿಜ್ಞಾನವನ್ನು ಸಂಸ್ಕೃತಿಯನ್ನು ಬಹಳ ಸುಲಭವಾಗಿ ಸಂಯೋಗಿಸಿ ಬದುಕಿಗೆ ಅಳವಡಿಸಿಕೊಳ್ಳುವ ಗುಣವಿದೆ. ಹೀಗಾಗಿಯೇ ಅನೇಕ ಸಂಧರ್ಭಗಳಲ್ಲಿ ಕೆಳಜಾತಿಗಳು ಇವೆರಡನ್ನೂ ದೊಡ್ಡ ವ್ಯತ್ಯಾಸಗಳಲ್ಲಿ ವಿಂಗಡಿಸುವುದೇ ಇಲ್ಲ. ವಿಜ್ಞಾನದಲ್ಲಿ ದೇವರನ್ನು, ಸಂಸ್ಕೃತಿಯಲ್ಲಿ ವಿಜ್ಞಾನವನ್ನು ಸಮೀಕರಿಸವ ಜಾಣ್ಮೆಯನ್ನು ದಲಿತರು, ಬುಡಕಟ್ಟುಗಳು, ಆದಿವಾಸಿಗಳು ತಮ್ಮ ಪರಂಪರೆಯ ಕಥನಗಳಲ್ಲಿ, ಆಚರಣೆಗಳಲ್ಲಿ, ಕಲೆಗಳಲ್ಲಿ, ನಂಬಿಕೆಗಳಲ್ಲಿ ತೋರಿಸಿಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ."(೨) ಈ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಸಮಾಜದ ಎಲ್ಲಾ ವರ್ಗಗಳ ಹಕ್ಕು-ಬಾಧ್ಯತೆಗಳನ್ನು ಪರಸ್ಪರ ಗೌರವಿಸುವುದು ಪ್ರತಿಯೊಬ್ಬರ ಕರ್ತವ್ಯ. ಆದ್ದರಿಂದ ಅಸಂಘಟಿತ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರ ಸಮುದಾಯಗಳನ್ನು ಒಗ್ಗೂಡಿಸುವಲ್ಲಿ ಸಮಾಜ ಸೇವಾ ಕಾರ್ಯಕರ್ತರು, ರಾಜಕೀಯ ನಾಯಕರು, ಹಿರಿಯ ಮುತ್ಸದಿಗಳು, ಖಾಸಗಿ ಸಂಘ-ಸಂಸ್ಥೆಗಳು ಹಾಗು ನಗರ, ಪಟ್ಟಣ ಪಂಚಾಯಿತಿಗಳು ಮತ್ತು ಯೋಜನಾಧಿಕಾರಿಗಳು ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರಿಗೆ ಸಾಮೂಹಿಕ ಒಡಂಬಡಿಕೆಯಾದ ಸಂಘಟನೆಯಿಂದಾಗುವ ಲಾಭ-ನಷ್ಟ ಮತ್ತು ನಿರ್ವಹಣೆಯ ಬಗ್ಗೆ ತಿಳಿಸಬೇಕು.

ಸಭೆ- ಸಮಾರಂಭ, ಚರ್ಚೆ, ಪ್ರದರ್ಶನ, ನಾಟಕ, ಸಿನಿಮಾ ಹಾಗು ಟಿ.ವಿ, ರೇಡಿಯೋ ಮೂಲಕ ಅವರ ಮನ ಮುಟ್ಟುವಂತಹ ಅನೇಕ ಕಾರ್ಯ ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ಹಮ್ಮಿಕೊಳ್ಳಬೇಕು. ಆಗ ಮಾತ್ರ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರ ನಿರ್ಲಿಪ್ತ ಮನಸ್ಸುಗಳು ಜಾಗೃತಗೊಂಡು, ತಮ್ಮೆಲ್ಲರ ಹಕ್ಕುಗಳ ರಕ್ಷಣೆಗಾಗಿ ಒಗ್ಗೂಡುವುದರಲ್ಲಿ ಸಂದೇಹವಿಲ್ಲ. ಅದರ ಫಲವಾಗಿ ಸಮಾಜ ಶಾಂತಿ, ಸಂತೋಷ ಮತ್ತು ನೆಮ್ಮದಿಯಿಂದ ಬಾಳ್ವೆ ಮಾಡಲು ಸಾಧ್ಯವಾಗುತ್ತದೆ.

ದುಡಿಮೆ -ಸಮಸ್ಯೆ

ದುಡಿಮೆ ಎಂಬುದು ಮಾನವನ ಜೀವನಮಟ್ಟವನ್ನು ನಿರ್ಧರಿಸುವಲ್ಲಿ ಮಹತ್ವದ ಪಾತ್ರವನ್ನು ವಹಿಸುತ್ತದೆ. ಅದು ಕೂಲಿ ಅಥವಾ ವೇತನದ ಪ್ರಮಾಣವನ್ನು ಅವಲಂಬಿಸಿದೆ. ಇದರಿಂದ ಕೂಲಿಯನ್ನು ಆಧಾರಿತ ದುಡಿಮೆಯು ಆಯಾ ವೃತ್ತಿ ಮತ್ತು ಸಂಸ್ಥೆಗಳ ನೌಕರಸ್ಥರ ರೀತಿ-ರಿವಾಜುಗಳನ್ನು ಪ್ರತಿನಿಧಿಸುತ್ತದೆ. ಈ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಕೂಲಿಯ ಪರಿಕಲ್ಪನೆಗೆ ವೈಜ್ಞಾನಿಕ ಸಮಾಜವಾದದ ಜನಕ ಕಾರ್ಲ್‌ಮಾರ್ಕ್‌ರ ಮೇರುಕೃತಿ "ದಾಸ್ ಕ್ಯಾಪಿಟಲ್"ನ ಪ್ರಕಟಣೆಯ ನಂತರ ಅದು ವಿಶ್ವದೆಲ್ಲೆಡೆ ಸಂಕೀರ್ಣವಾದ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯನ್ನು ಪಡೆದುಕೊಂಡು ಆಯಾ ದೇಶಗಳ ಆರ್ಥಿಕ, ಸಾಮಾಜಿಕ ಸಾಂಸ್ಕೃತಿಕ ಹಾಗು ರಾಜಕೀಯ ಸ್ಥಾನ-ಮಾನಗಳನ್ನು ನಿರ್ಧರಿಸುವಲ್ಲಿ ಪ್ರಧಾನ ಪಾತ್ರವಹಿಸುತ್ತದೆ.

ಕೂಲಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದ ವಿಷಯದ ಬಗ್ಗೆ ಇದರಲ್ಲಿ ರಿಕ್ಷಾಸಮುದಾಯಗಳಲ್ಲಿರುವ ಕೂಲಿಯ ಸ್ವರೂಪ, ಅದರ ಪ್ರಮಾಣ ಹಾಗು ಅವರು ಎದುರಿಸಬೇಕಾದ ಸಮಸ್ಯೆಗಳನ್ನು ಕುರಿತು ಚರ್ಚಿಸಲಾಗಿದೆ.

೨. ದಲಿತರು ಮತ್ತು ಜಾಗತೀಕರನ - ಮೊಗಳ್ಳಿ ಗಣೇಶ್ - ಪುಟ ೧೨೧.

ಕೂಲಿಯು ಮಾನವನ ದೈಹಿಕ ಮತ್ತು ಬೌದ್ಧಿಕ ಪರಿಶ್ರಮಕ್ಕೆ ನೀಡುವ ಅಥವಾ ಪಡೆಯುವ ಪ್ರತಿಫಲವೇ ಕೂಲಿ ಎನ್ನಬಹುದು. ಕೂಲಿಗೆ ಪರ್ಯಾಯವಾಗಿ ವೇತನ, ಸಂಬಳ, ಮಜೂರಿ, ದಿನಭತ್ಯೆ ಮುಂತಾಗಿ ಕರೆಯುತ್ತಾರೆ. ನಮ್ಮ ಪ್ರಸ್ತುತ ಅಧ್ಯಯನವು ಸಹ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರು ತಮ್ಮ ದೈಹಿಕ ಶ್ರಮವನ್ನು ವಿನಿಯೋಗಿಸುವ ಮೂಲಕ ತಮ್ಮ ದುಡಿಮೆಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದ ಕೂಲಿಯನ್ನು ಪಡೆದು ಜೀವನವನ್ನು ನಿರ್ವಹಿಸಬೇಕಾಗಿದೆ. ಅವರ ದೈನಂದಿನ ದುಡಿಮೆಗೆ ಪಡೆಯುವ ಕೂಲಿಯ ಪ್ರಮಾಣವು ಆ ಸಮುದಾಯಗಳ ಸಾಮಾಜಿಕ, ಮಾನಸಿಕ ಹಾಗು ಸಾಂಸ್ಕೃತಿಕ ಸ್ಥಾನ–ಮಾನಗಳನ್ನು ನಿರ್ಧರಿಸುತ್ತದೆ. ಈ ನಿಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚು ಕೂಲಿಯನ್ನು ಪಡೆಯುವ ಶ್ರಮಿಕ ವರ್ಗಗಳು ಸಮಾಜದಲ್ಲಿ ಗೌರವದ ಸ್ಥಾನವನ್ನು ಪಡೆದುಕೊಂಡಿರುವುದು ಹಾಗು ಕಡಿಮೆ ಕೂಲಿಯಲ್ಲಿ ಜೀವನವನ್ನು ನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿರುವ ಶ್ರಮಿಕ ವರ್ಗಗಳ ಕನಿಷ್ಠ ಸ್ಥಾನ–ಮಾನಗಳನ್ನು ಪಡೆದು ಅವರ ದೈಹಿಕ, ಮಾನಸಿಕ ಮತ್ತು ಸಾಮಾಜಿಕ ಸ್ಥಾನಮಾನಗಳು ಕುಂಠಿತಗೊಂಡಿರುವುದನ್ನು ಕಾಣುತ್ತವೆ.

ಹೊಸಪೇಟೆ ನಗರದ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರ ದುಡಿಮೆಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದ ಕೂಲಿಯು ೪ ಸ್ವರೂಪಗಳನ್ನು ಪಡೆದಿರುವುದು ಕಂಡುಬರುತ್ತದೆ. ಅವುಗಳಲ್ಲಿ (೧) ಸ್ಥಿರವಾದ ಕೂಲಿ, ಒತ್ತಾಯ ಕೂಲಿ (೨) ಬದಲಾಗುವ ಕೂಲಿ (೩) ಹೆಚ್ಚುವರಿ ಕೂಲಿ ಮತ್ತು (೪) ನಷ್ಟರೂಪದ ಕೂಲಿ ಎಂದು ಗುರುತಿಸಬಹುದು. ಆನೇಕ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರು ನಗರದ ವಿವಿಧ ಅಂಗಡಿ, ಮಾರುಕಟ್ಟೆ, ವ್ಯಾಪಾರ ಸಂಸ್ಥೆಗಳಲ್ಲಿ ತಿಂಗಳ ಗುತ್ತಿಗೆ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ತಮ್ಮ ಸೇವೆಯನ್ನು ಸಲ್ಲಿಸುತ್ತಾರೆ, ಇಂತಹ ಸೇವೆಗೆ ಮಾಲೀಕರಿಂದ ತಿಂಗಳಿಗೆ ನಿರ್ದಿಷ್ಟವಾದ ಹಣವನ್ನು ಪಡೆಯುತ್ತಾರೆ. ಹಾಗೆಯೇ ಶಾಲಾಮಕ್ಕಳು, ಚಿಕ್ಕಪುಟ್ಟ ನೌಕರರರನ್ನು ಒಂದು ಸ್ಥಳದಿಂದ ಮತ್ತೊಂದು ಸ್ಥಳಕ್ಕೆ ಸಾಗಿಸಲು ತಿಂಗಳಿಗೊಮ್ಮೆ ಸಂಭಾವನೆಯ ರೂಪದಲ್ಲಿ ಹಣವನ್ನು ಪಡೆದು ಕೊಳ್ಳುತ್ತಾರೆ. ಇಂತಹ ಸಾಗಾಟದಿಂದ ಬರುವ ಆದಾಯವು ನಿರ್ದಿಷ್ಟರೂಪವನ್ನು ಹೊಂದಿರುವುದರಿಂದ ಇದನ್ನು ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರ ಸ್ಥಿರವಾದ ಕೂಲಿ ಎನ್ನಬಹುದು. ಇದರಲ್ಲಿ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲರರು ನಿಗದಿತ ಸಮಯದಲ್ಲಿ, ಆಯಾ ಸ್ಥಳಗಳಲ್ಲಿ ಹಾಜರಾಗಿ, ಬೇರೆ ಬೇರೆ ಸಮಯಗಳಲ್ಲಿ ಬೇರೆ ಬೇರೆ ದುಡಿಮೆಗಳನ್ನು ಹುಡುಕಿಕೊಂಡು ಹೋಗಲು ಸ್ವಾತಂತ್ರ್ಯರಾಗಿರುತ್ತಾರೆ. ಇದು ಯಾವುದೇ ನಷ್ಟವಿಲ್ಲದ ನಿರಂತರವಾಗಿ ಸಿಗುವ ಸ್ಥಿರವಾದ ಆದಾಯವಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ಕೆಲವೊಮ್ಮೆ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರ ಕೂಲಿಯು ಆಯಾಸ್ಥಳ, ಸಮಯ, ಸಂದರ್ಭಗಳ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ನಿರ್ಧಾರವಾಗುತ್ತದೆ. ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ರೈಲ್ವೆ ಸ್ಟೇಷನ್, ಬ್ಯಾಂಕ್, ಆಸ್ಪತ್ರೆ ಹಾಗು ಬಸ್‌ಸ್ಟಾಂಡ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಸೈಕಲ್ ರಿಕ್ಷಾವನ್ನು ಬಳಸುವ ಬಳಕೆದಾರರ ವರ್ತನೆ, ಭಾಷೆ, ಸ್ಥಾನಮಾನ ಮತ್ತು ಸಂದರ್ಭಗಳ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ಕೂಲಿಯು ನಿರ್ಧಾರವಾಗುತ್ತದೆ. ಅಂದರೆ ಕೆಲವು ಬಳಕೆದಾರರಿಂದ ಹೆಚ್ಚು ಕೂಲಿಯನ್ನು ಮತ್ತು ಕೆಲವು ಬಳಕೆದಾರರಿಂದ ಕಡಿಮೆ ಕೂಲಿಯಲ್ಲಿ ತೃಪ್ತಿಯನ್ನು ಪಡೆಯಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಇಂತಹ ಕೂಲಿಯ ಸ್ವರೂಪವನ್ನು ಅಸ್ಥಿರವಾದ ಅಥವಾ ಬದಲಾಗುವ ಕೂಲಿಎಂದು ಹೇಳಬಹುದು.

ನಗರಗಳಲ್ಲಿ ಕಂಡುಬರುವ ಗಲಭೆ, ದೊಂಬಿ, ಬಂದ್, ಚುನಾವಣೆ, ಸುಗ್ರೀವಾಜ್ಞೆ, ಕರ್ಫ್ಯೂ ಮುಂತಾದ ಸಂದರ್ಭಗಳಲ್ಲಿ ಪಟ್ಟಣದ ಎಲ್ಲಾ ವಾಹನಗಳ ಸಂಚಾರ ನಿಷೇಧಿಸಿರುವ ಸಮಯ–ಸಂದರ್ಭಗಳಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಿನ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಹಣವನ್ನು ಪಡೆದುಕೊಳ್ಳುವ ಸೌಭಾಗ್ಯ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರದಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಅದು ಅವರ ದೈನಂದಿನ ಕೂಲಿಯ ಪ್ರಮಾಣಕ್ಕಿಂತ ಅಧಿಕವಾಗಿರುವುದರಿಂದ ಅದನ್ನು ನಿರ್ಧಿಷ್ಟವಾದ ದಿನ ಮತ್ತು ವೇಳೆಗೆ ಮಾತ್ರ ಸೀಮಿತವಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ಕೆಲವೊಮ್ಮೆ ರಿಕ್ಷಾಬಳಕೆದಾರರು ಕೂಲಿ ಅಥವಾ ದುಡಿಮೆ ಸಿಗದಿದ್ದ ನಿರಾಸೆಯ ಸಂದರ್ಭಗಳಲ್ಲಿ, ಆಕಸ್ಮಿಕವಾಗಿ ದೊರೆಯುವ ಬಳಕೆದಾರರ ನಡತೆ ಸಮಯ ಮತ್ತು ಸಂಧರ್ಭಕ್ಕೆ ತಕ್ಕಂತೆ ಅವರನ್ನು ಹೆದರಿಸಿ, ಬೆದರಿಸಿ, ಒತ್ತಾಯ ಪೂರ್ವಕವಾಗಿ ಬಳಕೆದಾರರಿಂದ ಅಧಿಕ ಹಣವನ್ನು ವಸೂಲಿ ಮಾಡಲಾಗುತ್ತದೆ ಇದನ್ನು ಒತ್ತಾಯದ ಅಥವಾ ದಬ್ಬಾಳಿಕೆಯ ಕೂಲಿ ಎಂದು ಕರೆಯಬಹುದು.

ಹಾಗೆಯೇ ನಗರದಲ್ಲಿ ಕಂಡುಬರುವ ಹಿಂಸೆ, ದೊಂಬಿ, ಕೊಲೆ, ಸುಲಿಗೆ, ನಿರ್ಗತಿಕರ ಸಾವುಗಳಿಗೂ ರಿಕ್ಷಾದಾರರೇ ನಮ್ಮ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ಕಣ್ಣಿಗೆ ಸುಲಭವಾಗಿ ಗೋಚರಿಸುವುದರಿಂದ ಪೊಲೀಸರು ಅವರನ್ನು ಪುಕ್ಕಟೆಯಾಗಿ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಆಸ್ಪತ್ರೆ, ಪೋಲೀಸ್ ಠಾಣೆ ಹಾಗು ಶವ ಸಂಸ್ಕಾರಗಳಿಗೆ ಬಳಸಿಕೊಂಡು, ಅನುಕಂಪದ ಹಾಗು ನೈತಿಕತೆಯ ಉಪದೇಶಗಳನ್ನು ನೀಡುತ್ತಾರೆ. ಇಂತಹ ಸೇವೆಯಿಂದ ಯಾವುದೇ ಆದಾಯವಿಲ್ಲದ್ದರಿಂದ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕ ಸಮುದಾಯಗಳಿಗೆ ನಷ್ಟರೂಪದ ಕೂಲಿಯಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕ ಸಮುದಾಯಗಳ ಸೇವೆಗೆ ಪ್ರತಿಫಲವಾಗಿ ದೊರೆಯುವ ಕೂಲಿಯ ನಿರ್ಧಾರದಲ್ಲಿ ಯಾವುದೇ ಮಾನದಂಡಗಳು ಕಂಡು ಬರುವುದಿಲ್ಲ. ಸುಮಾರು ೨ ರಿಂದ ೩ ಕಿ.ಮೀ ಗಳವರೆಗೆ ಬಳಕೆದಾರರ ಆರ್ಥಿಕ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಯ ಮೇಲೆ ಹಣವನ್ನು ಪಡೆದುಕೊಳ್ಳಲಾಗುತ್ತದೆ ಆದರೆ ಅದೇ ಪ್ರಮಾಣದ ದೂರವನ್ನು ಆಟೋಗಳು ಅತ್ಯಂತ ಕಡಿಮೆ ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿ ಪೂರೈಸುತ್ತಿರುವುದು ಕಂಡು ಬರುತ್ತದೆ. ತಮ್ಮ ಸೇವೆಗೆ ಪ್ರತಿಫಲವನ್ನು ಪಡೆಯುತ್ತಾರೆ. ಕೆಲವೊಮ್ಮೆ ಸಾಗಟ ಪ್ರದೇಶದ ಅಂತರ ಬಹಳ ದೂರವಿದ್ದರೆ, ಬಳಕೆದಾರರಿಂದ ಹೆಚ್ಚಿನ ಕೂಲಿಯನ್ನು ಪಡೆಯುತ್ತಾರೆ ಆದರೆ ಇದಕ್ಕೆ ಪ್ರತಿಸ್ಪರ್ಧಿಯಾಗಿ ಆಟೋಗಳು, ಮಿನಿಡಾರ್‌ಗಳು ಕೇವಲ ೫–೦೦ ರೂ ಗಳಲ್ಲಿ ಈ ಎಲ್ಲಾ ಪ್ರದೇಶಗಳಿಗೆ ಗ್ರಾಹಕರನ್ನು ತಲುಪಿಸಲು ಮುಂದೆ ಬರುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಇಂತಹ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ಸೌಲಭ್ಯವು ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರಿಗೆ ಮಾರಕವಾಗಿ ಕಂಡುಬರುತ್ತದೆ. ಅದು ಅವರ ದುಡಿಮೆ ಹಾಗು ಗಳಿಕೆಗೆ ತೀವ್ರ ಪ್ರತಿಸ್ಪರ್ಧಿಯೆಂದು ಪರಿಗಣಿಸಲಾಗಿದೆ.

ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರು ಸಾಕಷ್ಟು ಕಷ್ಟ ಸಹಿಷ್ಣುಗಳು, ಅವರು ತಮ್ಮ ಕುಟುಂಬದ ರಕ್ಷಣೆಗಾಗಿ ಹೆಚ್ಚು ಸಮಯದ ತನಕ ದುಡಿಯುವವರಾಗಿದ್ದಾರೆ. ಆದರೂ ಅಂತಹ ದುಡಿಮೆಯು ಅವರಿಗೆ ಅಗತ್ಯವಾದ ಆಹಾರ, ಬಟ್ಟೆ, ವಸತಿಯನ್ನು ಒದಗಿಸುವಲ್ಲಿ ವಿಫಲವಾಗಿದೆ. ಅದನ್ನು ಈ ಕೆಳಗಿನ ಕೋಷ್ಟಕದಿಂದ ಅವಲೋಕಿಸಬಹುದು

ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರ ದುಡಿಮೆಯ ಅವಧಿ

ಕ್ರ.ಸಂ	ದುಡಿಮೆಯ ಗಂಟೆಗಳು	ರಿ.ಚಾ. ಸಂಖ್ಯೆ	ಶೇಕಡಾವಾರು
೧	೮ ರಿಂದ ೧೦	೧೨	೨೪%
೨	೧೧ ರಿಂದ ೧೪	೨೭	೫೪%
೩	೧೪ ಕ್ಕಿಂತ ಹೆಚ್ಚು	೧೧	೨೨%
೪	ಒಟ್ಟು	೫೦	೧೦೦%

ಮೇಲಿನ ಕೋಷ್ಟಕವನ್ನು ಅವಲೋಕಿಸಿದಾಗ ಶೇಕಡ ೫೪ ರಷ್ಟು ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರು ೧೧ ರಿಂದ ೧೪ ಗಂಟೆಗಳ ತನಕ ದುಡಿಮೆಗೆ ಒಳಗಾಗಿರುತ್ತಾರೆ. ಆದರೆ ಆ ಎಲ್ಲಾ ಸಮಯಗಳಿಗೆ ತಕ್ಕಂತೆ ದುಡಿಮೆಯಿರದೆ, ಅತ್ಯಂತ ಕನಿಷ್ಠ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿರುವುದು ವಿಷಾದನೀಯ ಅವರೆಲ್ಲಾ ಯುವಕರು ಹಾಗು ಮಧ್ಯವಯಸ್ಸಿನವರಾಗಿರುತ್ತಾರೆ. ಕೆಲವು ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರು ಕೇವಲ ೮ ರಿಂದ ೧೦ ರಷ್ಟು ಸೇವೆಯನ್ನು ಮಾತ್ರ ತಮ್ಮ ಸೇವೆಯನ್ನು ರಿಕ್ಷಾಸೇವೆಗೆ ಮೀಸಲಿಟ್ಟು ಉಳಿದ ಸಮಯವನ್ನು ಇತರ ಕಾರ್ಯಗಳಿಗೆ ವಿನಿಯೋಗಿಸುತ್ತಾರೆ. ಇದರಲ್ಲಿ ಕೃಷಿಕರು, ವಿದ್ಯಾರ್ಥಿಗಳು ಹಾಗು ವಿವಿಧ ವೃತ್ತಿಗಳ ಕಾರ್ಮಿಕರು ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ಕಂಡುಬರುತ್ತಾರೆ ಅವರೆಲ್ಲರ ಸೇವೆಯು ಪ್ರತಿಶತ ೨೪ ರಷ್ಟು ಇರುತ್ತದೆ. ಉಳಿದ ಶೇಕಡ ೨೨ ರಷ್ಟು ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರು ೧೪ ಗಂಟೆಗಿಂತಲೂ ಹೆಚ್ಚು ಸಮಯ ರಿಕ್ಷಾಸೇವೆಗೆ ಮೀಸಲಾಗಿರಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಅವರೆಲ್ಲರೂ ತಮ್ಮೆಲ್ಲಾ ದೈನಂದಿನ ಸುಖ–ಸಂತೋಷಗಳ ತಾಣವನ್ನಾಗಿ ಸೈಕಲ್‌ರಿಕ್ಷಾವನ್ನು ಆಯ್ಕೆ ಮಾಡಿಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆ. ಭಾರತ ಸರ್ಕಾರದ ಕಾರ್ಮಿಕ ಕಾನೂನುಗಳ ಪ್ರಕಾರ ಒಬ್ಬ ಕಾರ್ಮಿಕನಿಗೆ ಕೇವಲ ೮ ಗಂಟೆಗಳಷ್ಟು ಮಾತ್ರ ಕರ್ತವ್ಯದ ನಿರ್ವಹಣೆಯನ್ನು ವಹಿಸಬೇಕು ಎಂಬುದಾಗಿದೆ. ಒಂದುವೇಳೆ ಹೆಚ್ಚು ಸಮಯದ ವರಗೆ ಒಂದೇ ವೃತ್ತಿಯಲ್ಲಿ ನಿರಂತನಾದರೆ ಅವನು ಮನಸಿಕವಾಗಿ ಅಸ್ವಸ್ಥನಾಗುತ್ತಾನೆ ಎಂಬ ಎಚ್ಚರಿಕೆ ನೀಡಿದೆ. ಅಂತಹ ಪ್ರಕರಣಗಳು ಶಿಕ್ಷಾರ್ಹವೆಂದೂ ಘೋಷಿಸಿದೆ. ಆದರೆ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕ ಸಮುದಾಯಗಳಿಗೆ ಕಾನೂನುಗಳ ತಿಳುವಳಿಕೆಯಾಗಲಿ, ಅವರಿಗೆ ಮನವರಿಕೆ ಮಾಡಿಕೊಡುವವರಾಗಲಿ ಕಂಡುಬಂದಿಲ್ಲ. ಹೀಗಾಗಿ ಅವರ ಶ್ರಮವು ನಿರಂತರವಾಗಿ ನಡೆಯುತ್ತಲೇ ಇದೆ. ಇನ್ನು ಅವರ ಸೇವೆಗೆ ಪ್ರತಿಫಲವನ್ನು ನಿರೀಕ್ಷಿಸುವಲ್ಲಿ ಯಾವುದೇ ನಿರ್ದಿಷ್ಟವಾದ ಮಾನದಂಡಗಳು ಇಲ್ಲವಾಗಿವೆ. ಉದಾಹರಣೆಗೆ ಅವರ ಶ್ರಮಕ್ಕೆ ಸಿಗುತ್ತಿರುವ ಕೂಲಿ ಈ ಕೆಳಗಿನಂತೆ ಇದೆ ಎಂಬುದು ಬಲ್ಲಮೂಲಗಳಿಂದ ತಿಳಿದು ಬಂದಿದೆ.

ಸೈಕಲ್ ರಿಕ್ಷಾಸೇವೆಗೆ ಕೂಲಿಯ ನಿಗದಿ

ಕ್ರ.ಸಂ	ಸಾರಿಗೆ ವಿಧಾನಗಳು	೨ ಕಿ.ಮೀ ಗೆ ಅಂದಾಜು	ದಿನದ ದುಡಿಮೆ	ಬಾಡಿಗೆ ಹಣ
೧	ಅಟೋಗಳು	೧೦ ರೂ ಗಳು	೧೫೦ ರಿಂದ ೨೦೦	೬೦–೦೦
೨	ಸೈಕಲ್ ರಿಕ್ಷಾಗಳು	೫ ರೂ ಗಳು	೪೦ ರಿಂದ ೬೦	೧೫–೦೦

ಮೇಲಿನ ಕೋಷ್ಟಕವನ್ನು ಅವಲೋಕಿಸಿದಾಗ ಸುಮಾರು ೨ ಕಿ.ಮೀ ದೂರದವರೆಗೂ ಅಟೋಗಳು ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ಪಡೆದು ಸೇವೆಗಳನ್ನು ಸಾಗಿಸುತ್ತವೆ. ಅಷ್ಟೇ ದೂರದ'ಅಂತರವನ್ನು ಕೇವಲ ೫–೦೦ ರೂಪಾಯಿಗಳಲ್ಲಿ ಸೈಕಲ್‌ರಿಕ್ಷಾಗಳು ಬಳಕೆದಾರರ ಸರಕು–ಸೇವೆಗಳನ್ನು ಹೊತ್ತೊಯ್ಯುತ್ತವೆ. ಆದರೂ ಸಹ ಇಂದು ಸೈಕಲ್‌ರಿಕ್ಷಾಗಳ ಬಳಕೆದಾರರು ಕಡಿಮೆಯಾಗಿರುವುದನ್ನು ಅವರ ದೈನಂದಿನ ದುಡಿಮೆಯಾದ ೪೦–೦೦ ರೂಪಾಯಿಗಳಿಂದ ೬೦ ರೂಪಾಯಿಗಳ ಆದಾಯವು ತೋರಿಸಿಕೊಡುತ್ತದೆ. ಹಾಗೆಯೇ ಅಟೋಗಳಿಂದ ಬಂದ ದಿನದ ಆದಾಯವು ೧೫೦ ರೂಪಾಯಿಗಳಿಂದ ೨೦೦ ರೂಪಾಯಿಗಳವರಗೆ ಇರುವುದು ಅಟೋ ಬಳಕೆದಾರರ ಪ್ರಮಾಣ ಹೆಚ್ಚಾಗಿರುವುದನ್ನು ತೋರಿಸುತ್ತದೆ. ಇದರಿಂದ್ ಅವರ ಬಾಡಿಗೆಯ ಪ್ರಮಾಣವು ಹೆಚ್ಚಾಗಿದ್ದು ಸೈಕಲ್‌ರಿಕ್ಷಾಗಳ ಬಾಡಿಗೆ ಕಡಿಮೆಯಾಗಿರುವುದು ಕೋಷ್ಟಕದಿಂದ ತಿಳಿಯಬರುತ್ತದೆ.

ಇಂದಿನ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿ ಸಾರಿಗೆಯ ಬಳಕೆದಾರರ ಬಯಕೆಗಳು ಅಧುನಿಕತೆಯನ್ನು ಆಸ್ವಾದಿಸುತ್ತಿರುವುದರಿಂದ, ಅಟೋಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ಹಾಗು ಬಳಕೆಯು ತುಂಬಾ ಬೆಳೆದಿದೆ ಮತ್ತು ಬೆಳೆಯುತ್ತಿವೆ. ಯಾವುದೇ ಕಲೆಯಾಗಲಿ ಇಡಿಯಾಗಿ ನಾಶಹೊಂದಿ. ಮತ್ತೊಂದಕ್ಕೆ ಜನ್ಮ ಕೊಡುವುದಿಲ್ಲ. ಈ ಕಾರಣಕ್ಕಾಗಿ ಪರಿವರ್ತನೆ ಎನ್ನುವ ಮಾತಿಗೆ ನಮ್ಮ ಪರಂಪರೆಯಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಿನ ಮಹತ್ವವಿಲ್ಲ ಹಾಗೆ ಆದ ರೂಪಾಂತರಗಳು ಭೂತ ಮತ್ತು ಭವಿಷ್ಯದ ಸೇತುವೆಯಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಕೊಡು–ಕೊಳ್ಳುವಿಕೆ ಎಂಬುದು ಕಲೆಯಲ್ಲಿ ಸಹಜಕ್ರಿಯೆಯಾಗುತ್ತದೆ

ಅಲ್ಲದೆ ಪಡೆದದ್ದು–ಕೊಟ್ಟದ್ದು ಸಮಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿರುತ್ತದೆ. ಈ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕ ಸಮುದಾಯಗಳು ತಮ್ಮ ದುಡಿಮೆಗೆ ತಕ್ಕಂತೆ ಕೂಲಿಯನ್ನು ಪಡೆಯಲು ಸಾಧ್ಯವಾಗಿಲ್ಲ ಇದಕ್ಕೆ ಅನಕ್ಷರತೆ, ಅಸಂಘಟನೆ, ಜ್ಞಾನದ ಕೊರತೆ, ತೀವ್ರ ಪೈಪೋಟಿ, ಜನರ ಅಭಿರುಚಿಗಳಲ್ಲಿ ಬದಲಾವಣೆ ಕಾರಣವಾಗಿದೆ. ಹಾಗು ಅವರಲ್ಲಿ ಐಕ್ಯತೆ, ಸಹಕಾರಗಳ ಕೊರತೆಯಿಂದಾಗಿ ರಿಕ್ಷಾಬಳಕೆದಾರರಿಗಾಗಿ ತಮ್ಮತಮ್ಮಲ್ಲಿಯೇ ಪರಸ್ಪರ ಪೈಪೋಟಿಗೆ ಇಳಿದು ಪರಸ್ಪರ ವೈಸಮ್ಯ, ದ್ವೇಷ ಹಾಗು ಹೊಡೆದಾಟಗಳಲ್ಲಿ ಪರ್ಯಾವಸಾನಗೊಂಡಿವೆ. ಇದರಿಂದ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರಿಗೆ ದಿನನಿತ್ಯ ದೊರೆಯುವ ಕೂಲಿಯು ತುಂಬಾ ಕಡಿಮೆಯಾಗಲು ಕಾರಣವಾಗಿದೆ. ಇಂತಹ ದೈನಂದಿನ ದುಡಿಮೆಗೆ ಸಿಗುವ ಕೂಲಿಯು ಕಡಿಮೆಯಾದರೆ ರಿಕ್ಷಾಸಮುದಾಯಗಳಲ್ಲಿ ಕಳಪೆ ಆಹಾರ, ಕೊಳಚೆವಾಸ, ಗುಡಿಸಲು ಮನೆ, ಬಡತನ, ಕೊಳೆವಸ್ತ್ರಗಳ ಬಳಕೆಗೆ ಕಾರಣ. ಇದರಿಂಸಾಕಷ್ಟು ರಿಕ್ಷಾ ಬಳಕೆದಾರರನ್ನು ಕಳೆದು ಕೊಳ್ಳಲುಪರೋಕ್ಷವಾಗಿ ಸಹಕಾರಿಯಾಗಿದೆ. ಇಂತಹ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ನಗರಸಭೆ ಪಟ್ಟಣ ಪಂಚಾಯಿತಿ, ವಿವಿಧ ನೌಕರರ ಸಂಘಟನೆಗಳು, ಖಾಸಗಿ ಸ್ವಯಂ ಸೇವಾಸಂಸ್ಥೆಗಳು ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರ ಕೂಲಿಯ ಸುಧಾರಣೆಗೆ ವಿವಿಧ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮಗಳನ್ನು ಕೈಗೊಳ್ಳಬೇಕಾಗಿದೆ. ಅದಕ್ಕಾಗಿ ಕೆಲವೊಂದು ಸರಕು–ಸೇವೆಗಳ ವಿಲೇವಾರಿಯನ್ನು ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕ ವೃತ್ತಿಗೆ ಮೀಸಲಿರಿಸಬೇಕು.

೧. ಕನ್ನಡ ರಂಗಭೂಮಿ ಮತ್ತು ಮಹಿಳೆ – ಡಾ॥ ದಳವಾಯಿ ವೆಂಕಟಗಿರಿ ಪುಟ–೧.

ಸೈಕಲ್ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕ ಸಮುದಾಯಗಳ ಬದುಕು ಬೆಳವಣಿಗೆಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಪತ್ರಿಕೆಗಳಲ್ಲಿ, ಧ್ವನಿವರ್ಧಕದ ಮೂಲಕ, ದೂರದರ್ಶನ ಚಿತ್ರಪತ್ರಗಳ ಮೂಲಕ ಅವರ ಸೇವೆಯ ಬಗ್ಗೆ ಹೆಚ್ಚು ಪ್ರಚಾರ ಕೈಗೊಂಡಾಗ ಮಾತ್ರ ಬೇರೆಬೇರೆ ವರ್ಗಗಳಿಂದ ರಿಕ್ಷಾಬಳಕೆದಾರರನ್ನು ಆಕರ್ಷಿಸಿ ರಿಕ್ಷಾ ಸಮುದಾಯಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಅನುಕಂಪ ಮೂಡಿಸಿ ಅವರ ದೈನಂದಿನ ದುಡಿಮೆಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದ ಕೂಲಿಯ ಪ್ರಮಾಣವನ್ನು ಸುಧಾರಿಸುವುದು ಸಾಧ್ಯವಿದೆ.

ಹಣಕಾಸಿನ ಸಮಸ್ಯೆ

ಹಣಕಾಸು ಎಂಬುದು ಮಾನವನ ಎಲ್ಲಾ ದೈನಂದಿನ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳ ಜೀವಾಳ. ಅದು ರಾಷ್ಟ್ರಗಳಲ್ಲಿರುವ ಸಮಾಜ, ಸಮುದಾಯ, ಉತ್ಪಾದನೆ ಮತ್ತು ವಿತರಣೆಗಳ ನಿರ್ಧಾರಕವೂ ಹೌದು. ಇಡೀ ವಿಶ್ವವೇ ಹಣಕ್ಕೆ ತಲೆಬಾಗಿ ಗುಲಾಮನಂತೆ ವರ್ತಿಸುತ್ತಿದೆ. ಈ ನಿಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ಅಮೇರಿಕಾ ದೇಶವು ಹೇರಳವಾದ ಬಂಡವಾಳವನ್ನು ಹೊಂದಿರುವುದರಿಂದ, ವಿಶ್ವದ ಬಹುತೇಕ ರಾಷ್ಟ್ರಗಳು ತಮ್ಮ ಹಲವಾರು ಮಹತ್ವಾಕಾಂಕ್ಷೆ ಯೋಜನೆಗಳಿಗಾಗಿ ವಿಶ್ವಬ್ಯಾಂಕು ಹಾಗು ಅಂತರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹಣಕಾಸು ನಿಧಿಯ ಸಹಕಾರಕ್ಕಾಗಿ ಅಮೆರಿಕ ದೇಶದ ಬಾಲಾಂಗೋಚಿಯಂತೆ ಹೌದಪ್ಪಗಳಾಗಿ ಬದಲಾಗುತ್ತಿವೆ. ದುಡ್ಡೇ ದೊಡ್ಡಪ್ಪ, ಕಾಂಚಾಣಂ ಕಾರ್ಯಸಿದ್ಧಿ, ಹಣವೇ ಎಲ್ಲಾ ವ್ಯಾಪಾರ-ವ್ಯವಹಾರಗಳ ಕಡೆಗೀಲು ಎಂಬ ನಾಣ್ಣುಡಿಗಳು ರೂಢಿಗೆ ಬಂದಿವೆ.

ಹಣವು ಮಾನವನ ಇತ್ತೀಚಿನ ಒಂದಿ ಆವಿಷ್ಕಾರ. ಆದಿಮಾನವನಲ್ಲಿ ನಾಗರಿಕತೆ ಬೆಳೆದಂತೆಲ್ಲಾ, ಅವನ ಬಯಕೆ ಮತ್ತು ಬೇಡಿಕೆಗಳು ವಿಸ್ತಾರಗೊಳ್ಳುತ್ತಾ ಹೋದಂತೆ, ಅವುಗಳ ತೃಪ್ತಿಗಾಗಿ ಅವನು ಸಾಕಷ್ಟು ಶ್ರಮಿಸಬೇಕಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಅನೇಕ ತೊಂದರೆಗಳಿಗೆ ಪರಿಹಾರವನ್ನು ಕಂಡುಕೊಳ್ಳಲು ಹಾಗು ಸರಕು-ಸೇವೆಗಳ ಪೂರೈಕೆ ಮತ್ತು ವಿತರಣೆಗಾಗಿ ಸಮಸ್ಯೆಗಳನ್ನು ಸರಳೀಕರಿಸುವ ಸರ್ವಸಮ್ಮತಿಯ ಒಪ್ಪಿಗೆಯ ಒಂದು ರೂಪವೇ ಹಣ. ಅದು ಕಾಗದ, ಲೋಹ, ತೊಗಲು, ಎಲುಬು, ಕಲ್ಲು, ಬಿಲ್ಲು, ಭತ್ತಳಿಕೆಯ ಚೂರಾಗಿರಬಹುದು. ಅದು ಎಲ್ಲಿತನಕ ಸಮುದಾಯಗಳ ವಿಶ್ವಾಸ, ಪ್ರೀತಿ, ಹಾಗು ನಂಬಿಕೆಯನ್ನು ಪಡೆದಿರುತ್ತದೆಯೋ, ಅಲ್ಲಿತನಕ ಹಣವೆಂಬ ಗೌರವಕ್ಕೆ ಪಾತ್ರವಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಒಂದು ವೇಳೆ ಜನರ ವಿಶ್ವಾಸವನ್ನು ಕಳೆದುಕೊಂಡರೆ ಅದು ಒಂದು ವಸ್ತುವಿನ ಚೂರಾಗಿ ಗೋಚರಿಸುತ್ತದೆ. ಇಂತಹ ಮಹತ್ವ ಪೂರ್ಣ ವಸ್ತುವು ನಮ್ಮೆಲ್ಲಾ ಸಾಮಾಜಿಕ, ಆರ್ಥಿಕ, ರಾಜಕೀಯ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ನಿರ್ಣಾಯಕವೂ ಆಗುತ್ತದೆ. ಅದು ಸಮುದಾಯಗಳಿಗೆ ಸಮಾಜದಲ್ಲಿ ಅಂತಸ್ತು, ಅಧಿಕಾರ ಮತ್ತು ಸ್ಥಾನಮಾನಗಳ ನಿರ್ಧಾರಕವೂ ಆಗಬಹುದು.

ಭಾರತದೇಶದಲ್ಲಿ ಹಣವನ್ನು ೨ ವಿದಾನಗಳಿಂದ ಪಡೆಯ ಬಹುದು. ಅವುಗಳಲ್ಲಿ (೧) ಸಂಘಟಿತ ಹಾಗು (೨) ಅಸಂಘಟಿತ ಹಣಕಾಸಿನ ಮೂಲಗಳಿವೆ. ಬ್ಯಾಂಕು, ವಿಮೆ, ಟ್ರಸ್ಟ್, ಸಹಕಾರಿ ಸಂಸ್ಥೆಗಳೆಲ್ಲವೂ ಸಂಘಟಿತ ವಲಯದಲ್ಲಿ ಬರುತ್ತವೆ. ಶ್ರೀಮಂತರು, ಲೇವಾದೇವಿಗಾರರು, ವ್ಯಾಪಾರಸ್ಥರು ಹಾಗು ಸಂಬಂಧಿಕರು ಅಸಂಘಟಿತ ಹಣಕಾಸಿನ ಮೂಲಗಳಲ್ಲಿ ಗುರುತಿಸಲಾಗುತ್ತದೆ. ದಿವಂಗತ ಪ್ರಧಾನಮಂತ್ರಿ ಶ್ರೀಮತಿ ಇಂದಿರಾಗಾಂಧಿಯವರು ೧೯೬೯ ಹಾಗು

೧೯೬೦ ರಲ್ಲಿ ಸುಮಾರು ೨೦ ವಾಣಿಜ್ಯ ಬ್ಯಾಂಕುಗಳನ್ನು ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡಿದರು. ಈ ಮೂಲಕ ಸಮಾಜದ ಸರ್ವತೋಮುಖ ಏಳಿಗೆಗಾಗಿ ಬಂಡವಾಳದ ಚಾಲನೆಗೆ ಪುಷ್ಟಿ ನೀಡಿದರು. ಅಂದಿನಿಂದ ಸಂಘಟಿತವಲಯಗಳು ಸಮಾಜದ ಎಲ್ಲಾ ವರ್ಗಗಳಿಗೆ ಹಣಕಾಸನ್ನು ಒದಗಿಸಲು ಶ್ರಮಿಸುತ್ತಿವೆ. ಆದರೆ ಈ ನೀತಿ ನಿಯಮಗಳು ಅಸಂಘಟಿತ ವಲಯಗಳಿಗೆ ಅನ್ವಯಿಸುವುದಿಲ್ಲ.

ಈ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕ ಸಮುದಾಯಗ ಜೀವನ ಮತ್ತು ವೃತ್ತಿಗೆ ಹಣದ ಅವ್ಯಶ್ಯಕತೆ ಇದೆಯೇ? ಅದರ ಹಂಚಿಕೆಯ ಪ್ರಮಾಣವೆಷ್ಟು? ಅದರ ಕೊರತೆಯಿಂದಾಗುವ ಸಮಸ್ಯೆಗಳೇನು? ಮತ್ತು ಪರಿಹಾರದ ಕ್ರಮಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಚರ್ಚಿಸಲಾಗಿದೆ.

ಪ್ರಸ್ತುತ ಕ್ಷೇತ್ರಕಾರ್ಯಕ್ಕೆ ಆಯ್ದುಕೊಂಡ ೫೦ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರಿಂದ ಅವರ ತಮ್ಮ ಸ್ವಂತ ಆಸ್ತಿ–ಪಾಸ್ತಿಗಳ ಬಗ್ಗೆ ವಿವರಗಳನ್ನು ಸಂಗ್ರಹಿಸಿದ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ದೊರೆತ, ಅಂಕಿ–ಅಂಶಗಳನ್ನು ಪರಿಶೀಲಿಸಿದಾಗ, ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕ ಸಮುದಾಯಕ್ಕೆ ಹಣಕಾಸಿನ ಅವಶ್ಯಕತೆ ತುಂಬಾ ಇರುವುದು ಕಂಡು ಬರುತ್ತದೆ. ಅದನ್ನು ಕೆಳಗಿನ ಕೋಷ್ಟಕದಿಂದ ಅರಿಯಬಹುದು.

<u>ಸೈಕಲ್ ರಿಕ್ಷಾಗಳ ಒಡೆತನದ ಚಿತ್ರಣ</u>

ಕ್ರ.ಸಂ	ಒಡೆತನದ ವಿವರ	ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರ ಸಂಖ್ಯೆ	ಸರಾಸರಿ ಪ್ರಮಾಣ
೧	ಸ್ವಂತ ಸೈಕಲ್ ಉಳ್ಳವರು	೧೦	೨೦%
೨	ಬಾಡಿಗೆ ಸೈಕಲ್ ಉಳ್ಳವರು	೪೦	೮೦%
೩	ಒಟ್ಟು	೫೦	೧೦೦%

ಕೋಷ್ಟಕವನ್ನು ಅವಲೋಕಿಸಿದಾಗ ಭಾರತ ಸ್ವಾತಂತ್ರ್ಯ ಪಡೆದು ೫ ದಶಕಗಳೆ ಕಳೆದು ಹೋಗಿದ್ದರೂ ದೇಶದ ಸಂಪತ್ತಿನ ಹಂಚಿಕೆಯಲ್ಲಿ ಸಮಾಜದ ಎಲ್ಲಾ ವರ್ಗಗಳಿಗೂ ಸಮಾನವಾಗಿ ವಿತರಣೆಯಾಗಿಲ್ಲ ಎಂಬುದು ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕ ವೃತ್ತಿಯ (ಸೈಕಲ್ಲಿನ) ಒಡೆತನದ ಚಿತ್ರಣವು ತೋರಿಸಿಕೊಡುತ್ತದೆ.

ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕ ವೃತ್ತಿಗೆ ಮುಖ್ಯ ಸಾಧನವೆಂದರೆ ಸೈಕಲ್ ರಿಕ್ಷಾ. ಅಂತಹ ಸಾಧನದ ಸ್ವಂತ ಒಡೆತನವನ್ನು ಕೇವಲ ಶೇಕಡ ೨೦ ರಷ್ಟು ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರು ಮಾತ್ರ ಪಡೆದಿದ್ದಾರೆ. ಉಳಿದಂತೆ ಶೇಕಡ ೮೦ ರಷ್ಟು ಮಾಹಿತಿದಾರರು ಬಾಡಿಗೆ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ಸೈಕಲ್ ರಿಕ್ಷಾಗಳನ್ನು ಪಡೆದುಕೊಂಡು ತಮ್ಮ ಜೀವನವನ್ನು ನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತುರುವುಮ ಕಂಡು ಬರುತ್ತದೆ. ಇದಕ್ಕೆ ಕಾರಣ ರಿಕ್ಷಾಸಮುದಾಯಗಳು ಸ್ವಂತ ಸೈಕಲ್‌ನ್ನು ಕೊಂಡುಕೊಳ್ಳುವ ಹಣಕಾಸಿನ ಸಾಮರ್ಥ್ಯ ಇಲ್ಲವಾಗಿದೆ. ಹಾಗೂ ಬೇರೆ ಬೇರೆ ಮೂಲಗಳಿಂದ ಹಣವನ್ನು ಪಡೆದುಕೊಳ್ಳುವುದು ಸಹ ಕನಸಿನ ಮಾತಾಗಿದೆ. ಏಕೆಂದರೆ ಸಂಘಟಿತ ಮತ್ತು ಅಸಂಘಟಿತ ವಲಯಗಳೆರಡರ ಅನಾಧರಕ್ಕೆ ಸೈಕಲ್ ರಿಕ್ಷಾವೃತ್ತಿ ಬಲಿಯಾಗಿರುವುದನ್ನು ಮನಗಾಣಬಹುದು.

ಹೊಸಪೇಟೆ ನಗರದಲ್ಲಿ ಬಹಳಷ್ಟು ಸಂಘಟಿತ ಹಣಕಾಸಿನ ಸಂಸ್ಥೆಗಳು ಕೇಂದ್ರೀಕೃತಗೊಂಡಿವೆ, ಅವುಗಳೊಂದಿಗೆ ರಿಕ್ಷಾಸಮುದಾಯ ಯಾವರೀತಿ ಸಂಬಂಧವನ್ನು ಹೊಂದಿವೆ. ಹಾಗು ನಗರದಲ್ಲಿ ಕಂಡು ಬರುವ ಸಮಾಜ ಕಲ್ಯಾಣ ಇಲಾಖೆ, ಸ್ಥಳೀಯ ಆಡಳಿತ ಸಂಸ್ಥೆಗಳು, ಖಾಸಗಿ ಸಂಘಸಂಸ್ಥೆಗಳು, ತಾಲೂಕು ಕಛೇರಿ ಮುಂತಾದವುಗಳಿಂದ ಹಣಕಸಿನ

ಸಹಾಯ–ಸಹಕಾರವನ್ನು ಪಡೆದಿದ್ದಾರೋ ಅಥವಾ ಇಲ್ಲವೋ ಎಂಬುದನ್ನು ೫೦ ಮಾಹಿತಿದಾರರನ್ನು ವಿಚಾರಿಸಿದಾಗ ದೊರೆತ ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆಗಳ ಮಾಹಿತಿಯು ಕೋಷ್ಟಕದೀದ ತಿಳಿಯಬಹುದು.

ಸಾಲ–ಸೌಲಭ್ಯ ಯೋಜನೆಗಳ ವಿವರ

ಕ್ರ.ಸಂ	ವಿವರಗಳು	ರಿ.ಚಾ.ಸಂಖ್ಯೆ	ಶೇಕಡವಾರು
೧	ಸಾಲ ಪಡೆದಿದ್ದೇವೆ	೦೭	೧೪%
೨	ಏನೂ ಪಡೆದಿಲ್ಲ	೪೩	೮೬%
೩	ಒಟ್ಟು	೫೦	೧೦೦%

ಮೇಲಿನ ಕೋಷ್ಟಕವನ್ನು ಗಮನಿಸಿದಾಗ ರಿಕ್ಷಾ ಸಮುದಾಯವು ಶೇ ೮೬ ರಷ್ಟು ಯಾವುದೇ ರೀತಿಯ ಸಾಲದ ಸಹಾಯವನ್ನು ಪಡಿದುಕೊಂಡಿಲ್ಲ. ಅವರೆಲ್ಲಾ ಶ್ರೀಮಂತ ವ್ಯಕ್ತಿಗಳಿಂದ ಹೆಚ್ಚಿನ ಬಡ್ಡಿ ದರದಲ್ಲಿ ಸಾಲವನ್ನು ಪಡೆದು ಜೀವನ ನಿರ್ವಹಿಸಬೇಕಾಗಿದೆ. ಕೇವಲ ೧೪% ರಷ್ಟು ಮಾತ್ರ ವಿವಿಧ ಬ್ಯಾಂಕುಗಳಿಂದ ಬೇರೆಬೇರೆ ಉದ್ದೇಶಗಳಿಗೆ ೫೦೦೦ ರೂ ಗಳವರೆಗೆ ಸಾಲವನ್ನು ಪಡಿದು ಮರುಪಾವತಿಸಿದ್ದಾಗಿ ರಸೀದಿಗಳನ್ನು ತೋರಿಸುತ್ತಾರೆ. ಇಂತಹ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕ ಸಮುದಾಯವು ಸೈಕಲ್ ಮಾಲೀಕರಿಗೆ ನೀಡುವ ಬಾಡಿಗೆ ಹಣದ ಒಟ್ಟು ಮೊತ್ತವನ್ನು ಕೆಳಗಿನ ಕೋಷ್ಟಕದಿಂದ ತಿಳಿಯಬಹುದು.

ರಿಕ್ಷಾಚಾಲರರು ನೀಡುವ ಬಾಡಿಗೆ ವಿವರ

ಕ್ರ.ಸಂ	ವಿವರಗಳು	ಗಾಡಿಗೆಯ ಮೊತ್ತ
೧	ದೈನಂದಿನ ಬಾಡಿಗೆ	೧೫–೦೦ ರೂ
೨	ತಿಂಗಳ ಬಾಡಿಗೆ	೪೫೦–೦೦ ರೂ
೩	ವರ್ಷದ ಬಾಡಿಗೆ	೫೪೦೦–೦೦ ರೂ

ಕೋಷ್ಟಕವನ್ನು ಅವಲೋಕಿಸಿದಾಗ ಶೇ ೮೦ರಷ್ಟು ಬಾಡಿಗೆ ಸೈಕಲ್‌ರಿಕ್ಷಾವನ್ನು ಅವಲಂಬಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಪ್ರತಿಯೊಬ್ಬ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕ ದಿನವೊಂದಕ್ಕೆ ೧೫–೦೦ ರೂ ಗಳನ್ನು, ಮಾಲೀಕನಿಗೆ ನೀಡುತ್ತಾನೆ. ಇಂತಹ ಬಾಡಿಗೆ ಹಣವು ತಿಂಗಳಿಗೆ ೪೫೦–೦೦ ರೂ ಗಳಿಗೂ, ವರ್ಷಕ್ಕೆ ೫೪೦೦–೦೦ ರೂ ಗಳಷ್ಟು ಕೇವಲ ಬಾಡಿಗೆ ರೂಪದಲ್ಲಿ ಸೈಕಲ್ ರಿಕ್ಷಾ ಮಾಲೀಕನಿಗೆ ಹಣವನ್ನು ಪಾವತಿಮಾಡುತ್ತಾನೆ. ಇಲ್ಲಿ ಗಮನಿಸಬೇಕಾದ ಅಂಶವೇನೆಂದರೆ ಹೊಸಪೇಟೆ ಪಟ್ಟಣದಲ್ಲಿ ರಿಕ್ಷಾಗಳ ಒಡೆತನವನ್ನು ಹೊಂದಿದ ಮಾಲೀಕರು ಕೇವಲ ೧೦ ರಿಂದ ೧೫ ರಷ್ಟಿದ್ದು, ಅವರೆಲ್ಲಾ ೨೦ ರಿಂದ ೫೦ ರವರೆಗೆ ಸೈಕಲ್ ರಿಕ್ಷಾಗಳನ್ನು ಒಡೆತನವನ್ನು ಪಡೆದು ಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆ. ಇದು ಒಂದು ರೀತಿಯ ಒಳ್ಳೆಯ ಆದಾಯವನ್ನು ಸಂಪಾದಿಸುವ ದಂಧೆಯಾಗಿ ಮಾರ್ಪಟ್ಟಿದೆ.

ಕ್ಷೇತ್ರಕಾರ್ಯದ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಹೊಸಪೇಟೆ ಪಟ್ಟಣದಲ್ಲಿ ಕೇಂದ್ರೀಕೃತಗೊಂಡ ಬ್ಯಾಂಕುಗಳು, ಆಡಳಿತ ಸಂಸ್ಥೆಗಳು, ತಾಲೂಕು ಬಿ.ಡಿ.ಓ, ನಗರಾಭಿವೃದ್ಧಿ ಪ್ರಾಧಿಕಾರಗಳಿಗೆ ಭೇಟಿನೀಡಿ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರಿಗಿರುವ ವಿವಿಧ ಯೋಜನೆಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಮಾಹಿತಿಯನ್ನು ತಿಳಿಯಲು ಪ್ರಯತ್ನಿಸಿದಾಗ ಅವರಿಂದ ಬಂದ ಉತ್ತರವು ನಿರಾಸದಾಯಕವಾಗಿತ್ತು.

ಬ್ಯಾಂಕುಗಳ ವ್ಯವಸ್ಥಾಪಕರೊಂದಿಗೆ ಮುಖಾಮುಖಿ ಚರ್ಚೆಯಲ್ಲಿ ಕೇವಲ ೨೫೦೦-೦೦ ರೂಗಳ ಬೆಲೆ ಬಾಳುವ ಸೈಕಲ್ ರಿಕ್ಷಾಗಳಿಗಾಗಿ ಸಾಲವನ್ನು ಕೊಡಲು ಯಾವುದೇ ರೀತಿಯ ವಿಶೇಷಯೋಜನೆ ಇರುವುದಿಲ್ಲ ಆದರೂ ಸಹ ಹಲವಾರು ಸೈಕಲ್ ರಿಕ್ಷಾಗಳಿಗೆ ಸಾಲವನ್ನು ನೀಡಿದ್ದಾಗ ಹೇಳುತ್ತಾರೆ. ಹೇಗೆಂದರೆ ಒಂದೇ ಸಲಕ್ಕೆ ೫ ರಿಂದ ೧೦ ರಿಕ್ಷಾಗಳಿಗೆ ಸಾಲವನ್ನು ಕೊಡಬಹುದಾದ ಯೋಜನೆಗಳುಂಟು ಎಂಬುದು ಅವರ ಅಭಿಮತ ಇಂತಹ ಬೃಹತ್ ಮೊತ್ತದ ಸಾಲದ ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಬೇರೆಯವರ ಹೆಸರಿನಲ್ಲಿ ಕೆಲವೇ ಮಾಲಿಕರ ಸಮೂಹಗಳು ಪಡೆದು ಕೊಂಡಿರುವುದು ವಿಷಾದನೀಯ. ಹಾಗೆಯೇ ರಿಕ್ಷಾ ಚಾಲಕರಿಗೆ ವೈಯಕ್ತಿಕವಾಗಿ ಸಾಲ ನೀಡಲು ಕೆಲವು ಆಧಾರಗಳ ಅವಶ್ಯಕತೆ ಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ ಅವುಗಳೆಂದರೆ (೧) ಚಿರ-ಚರ ಆಸ್ತಿಗಳ ವಿವರ

(೨) ಸ್ವಂತ ಮನೆ ಸಮಸ್ಯೆ (ವಲಸೆ ಪ್ರವೃತ್ತಿ)

(೩) ರೇಷನ್ ಕಾರ್ಡ್

(೪) ಮರುಪಾವತಿ ಸಮಸ್ಯೆ ಹಾಗು

(೫) ಜಾಮೀನಿನ ಕೊರತೆಗಳು ಅವರಲ್ಲಿ ಶಾಶ್ವತವಾಗಿಲ್ಲದ ಕಾರಣ ರಿಕ್ಷಾ ಚಾಲಕರು ಸಾಲದ ಸೌಲಭ್ಯಗಳಿಂದ ವಂಚಿತರಾಗಲು ಕಾರಣವಾಗಿದೆ.

ಒಟ್ಟಾರೆಯಾಗಿ ಹೇಳುವುದಾದರೆ ರಿಕ್ಷಾಸಮುದಾಯವು ತನ್ನ ಅವಶ್ಯಕ ಹಣಕ್ಕಾಗಿ ಖಾಸಗಿ ಲೇವಾದೇವಿಗಾರರನ್ನು ಅವಲಂಬಿಸಬೇಕಾಗಿದೆ. ಇದರಿಂದ ಸಾಲ ತೀರಿಸಲಾಗದೆ ನರಳಿ ನರಳಿ ಸಾಯುವಂತೆ ಮಾಡಿವೆ ಇದರಿಂದ ಕುಟುಂಬದಲ್ಲಿ ಬಡತನ ಕೌಟುಂಬಿಕ ಕಲಹಗಳು, ವಿಚ್ಛೇಧನೆ, ಮತ್ತು ದುಶ್ಚಟಗಳಿಗೆ ಅವರನ್ನು ನೂಕಿವೆ ಎನ್ನಬಹುದು. ವೈಜ್ಞಾನಿಕ ಹಾಗು ತಾಂತ್ರಿಕ ಜಗತ್ತು, ಆಧುನೀಕರಣ ಭಾಗವಾಗಿಯೇ ಉತ್ಪಾದನಾ ನೈಪುಣ್ಯತೆಯ ಸಮುದಾಯಗಳನ್ನು ಆಯ್ಕೆ ಮಾಡಿಕೊಂಡು ಸಂಪ್ರಾದಾಯಿಕ, ಪ್ರಾಚೀನ, ಮುಗ್ದ ಹಾಗು ಅನ್ನಪುಣ್ಯ ಸಮುದಾಯಗಳನ್ನು ಕೈಬಿಟ್ಟಿದೆ. ಹೀಗಾಗಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ಪಾತಾಳದಲ್ಲಿ , ವಿಜ್ಞಾನ ಮತ್ತು ಸಂಸ್ಕೃತಿಗಳಲ್ಲಿ ಸೂಕ್ಷ್ಮವಾದ ಘರ್ಷಣೆಗಳು ನಿರಂತರವಾಗಿ ಆಗುತ್ತಲೇ ಬಂದಿವೆ ಎಂಬುದು ಇತಿಹಾಸದ ಕತನಗಳಿಂದ ತಿಳಿದುಬರುತ್ತದೆ. ಸಂಪತ್ತಿನ ಅಸಮಾನತೆಯು ದ್ವೇಷ, ಅಸೂಯೆ ಕ್ರಾಂತಿಗೆ ನಾಂದಿಯಾಗುತ್ತದೆ. ಈ ನಿಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ಸ್ಥಳೀಯ ಸರ್ಕಾರಗಳು, ಸಂಘಸಂಸ್ಥೆಗಳು, ಬ್ಯಾಂಕುಗಳು ರಿಕ್ಷಾಸಮುದಾಯಕ್ಕೆ ಹಲವಾರು ಹಣಕಾಸಿನ ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ಕೈಗೊಂಡು ಅವರನ್ನು ಸಹ ರಾಷ್ಟ್ರದ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ಮುಖ್ಯ ವಾಹಿನಿಯಲ್ಲಿ ತರುವ ಪ್ರಯತ್ನದಲ್ಲಿ ಸಫಲತೆ ಸಾಧಿಸಬೇಕಾಗಿದೆ.

ಪೈಪೋಟಿಯ ಸಮಸ್ಯೆ

'ಪೈಪೋಟಿ' ಯ ಪ್ರಕ್ರಿಯೆಯು ಆರ್ಥಿಕ ಮತ್ತು ಸಾಮಾಜಿಕ ಪ್ರಗತಿಯ ಒಂದು ಸಾಧನ ಅದು ಮಾನವನ ಬೌದ್ಧಿಕ ಹಾಗು ದೈಹಿಕ ಪ್ರಗತಿಗೆ ಅಡಿಪಾಯವೂ ಹೌದು. ಹೀಗಾಗಿ ಪೈಪೋಟಿಯು ಸಾಮಾಜಿಕ, ಆರ್ಥಿಕ ಮತ್ತು ರಾಜಕೀಯ ಬದಲಾವಣೆಯಲ್ಲಿ ಪ್ರಮುಖ ಪಾತ್ರವನ್ನು ನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತದೆ. ಹಾಗೆಯೇ ಆರ್ಥಿಕ ವಲಯದ ವಿವಿಧ ಸ್ತರಗಳಲ್ಲಿರುವ ಸರ್ವಾಧಿಕಾರ ಮತ್ತು ಏಕಸ್ವಾಮ್ಯತವನ್ನು ತಡೆಗಟ್ಟಿ ಸಂಪತ್ತಿನ ವಿಕೇಂದ್ರೀಕರಣಕ್ಕೆ ದಾರಿ ಮಾಡಿಕೊಡುತ್ತದೆ.

ಇತ್ತೀಚಿನ ದಿನಗಳಲ್ಲಿ ಜಾಗತೀಕರಣ ಮತ್ತು ಉದಾರೀಕರಣದೊಂದಿಗೆ ಬೆಸೆದು ಕೊಂಡ ಪೈಪೋಟಿಯು ತೀವ್ರಗೊಂಡಂತೆಲ್ಲಾ ಬಲಿಷ್ಠ ಉತ್ಪಾದನಾ ಸಂಸ್ಥೆ, ಆಲೋಚನೆ, ವಿಚಾರ ಹಾಗು ಮೌಲ್ಯಗಳು ಪ್ರಬಲಗೊಳ್ಳುತ್ತಾ ಸಾಗಲು ಪ್ರೇರಣೆಯನ್ನು ನೀಡುತ್ತದೆ ಹಾಗೆಯೇ ಅಸಕ್ತ ಸಾಮಾಜಿಕ ಆರ್ಥಿಕ ವಿಚಾರ ಆಲೋಚನೆ ಮತ್ತು ಮೌಲ್ಯಗಳು ಕಣ್ಮರೆಯಾಗಲು ಪೈಪೋಟಿಯು ಮಾರಕವಾಗಿ ಪರಿಣಮಿಸುತ್ತದೆ. ಈ ದೃಷ್ಟಿಯಲ್ಲಿ ಆಧುನೀಕರಣ ಮತ್ತು ನಗರೀಕರಣಗಳ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಜನ ಸಮುದಾಯಗಳ ಬಯಕೆ, ಬೇಡಿಕೆ ಮತ್ತು ಆಲೋಚನೆಗಳು ಸಹ ಹೊಸ. ಹೊಸ ರೂಪಗಳನ್ನು ಪಡೆಯುತ್ತಿವೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಇತ್ತೀಚಿಗೆ ವೈವಿಧ್ಯತೆಯುಳ್ಳ ಸರಕು ಸೇವೆಗಳ ಉತ್ಪಾದನೆಯು ಕಂಡು ಬರುತ್ತಿದೆ. ಜನ ಸಮುದಾಯಗಳ ಆಯ್ಕೆಯು ಸಹ ಹೊಸತನದ ಕಡೆಗೆ ಗಟ್ಟಿಗೊಳ್ಳುತ್ತಿದೆ. ಇಂತಹ ಪರಿಣಾಮವು ಹೊಸಪೇಟೆ ನಗರದ ಸೈಕಲ್‌ರಿಕ್ಷಾ ವೃತ್ತಿಯ ಅವಲಂಬಿತರ ಬದುಕು ಜರ್ಜಿತವಾಗಲು ಪರೋಕ್ಷವಾಗಿ ಕಾರಣವಾಗಿದೆ ಎಂಬುದನ್ನು ಮನಗಾಣಬಹುದು.

"ವಿಶ್ವದ ಯಾವುದೇ ಪ್ರಾಣಿಯು ತನ್ನದೇ ರೀತಿಯ ಸಜಾತಿ ಜೀವಿಗಳನ್ನು ಹಿಂಸಿಸಿ ಬದುಕು ನಡೆಸುವುದಿಲ್ಲ. ಸಹಬಾಳ್ವೆ ಅವುಗಳ ಪ್ರಮುಖ ಗುಣ. ಆದರೆ ಈ ಎಲ್ಲಾ ಸೃಷ್ಟಿಸಂಕುಲಕ್ಕಿಂತ ಭಿನ್ನವಾಗಿ ಬೆಳೆದುಬಂದವ ಮನುಷ್ಯ ಮಾತ್ರ. ತನ್ನ ಚುರುಕುತನಕ್ಕೆ ಹಾಗು ಚಾಣಾಕ್ಷತನಕ್ಕೆ ಹೆಸರಾದವನೇ ಹೊರತು, ಪ್ರಾಣಿಗಳಲ್ಲಿನ ಸಹಬಾಳ್ವೆಯ ಗುಣಕ್ಕಲ್ಲ. ಮನುಷ್ಯಕುಲದ ಚರಿತ್ರೆಯಲ್ಲಿ ಮನುಷ್ಯ ಮನುಷ್ಯನನ್ನೇ ಹಿಂಸಿಸಿ ಬದುಕಿದ ಪ್ರಸಂಗಗಳು ಹೆಚ್ಚು. ಅದರಲ್ಲಿಯೂ ತಾನು, ತನ್ನದು ಎಂಬ ಆಸ್ತಿಯ ಹಾಗು ಒಡೆತನದ ಕಲ್ಪನೆ ಹುಟ್ಟಿತೋ ಅಂದಿನಿಂದ ಅವನು ಅದನ್ನು ಕಾಪಾಡುವ ಅಥವಾ ರಕ್ಷಿಸುವ ನೆಪದಲ್ಲಿ ಹಿಂಸೆಯ ಇನ್ನೊಂದು ರೂಪವೇ ಆಗಿಬಿಟ್ಟ".

ಯಾವುದೇ ಹೊಸದಾದ ತಾಂತ್ರಿಕತೆಯಿಲ್ಲದ ಸೈಕಲ್‌ರಿಕ್ಷಾವು ಹಲವಾರು ಪರ್ಯಾಯ ಸಾರಿಗೆ ವಿಧಾನಗಳಿಂದ ತೀವ್ರ ಪೈಪೋಟಿ ಎದುರಿಸಬೇಕಾಗಿದೆ. ಜನ ಸಮುದಾಯಗಳು ಹೊಸ ಸಾರಿಗೆ ವಿಧಾನಗಳ ಕಡೆ ಆಕರ್ಷಿತರಾಗುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಇದರಿಂದ ಸೈಕಲ್ ರಿಕ್ಷಾಗಳ ಅವಲಂಬಿತರ ಬದುಕು ಹಸಿವು, ಬಡತನ, ಅಶಾಂತಿ ಅಸ್ವಚ್ಛತೆ ಮತ್ತು ಕೊಳಚೆ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ವಾಸಿಸುವ ಅನಿವಾರ್ಯತೆಯನ್ನು ಸೃಷ್ಟಿಸಿದೆ.

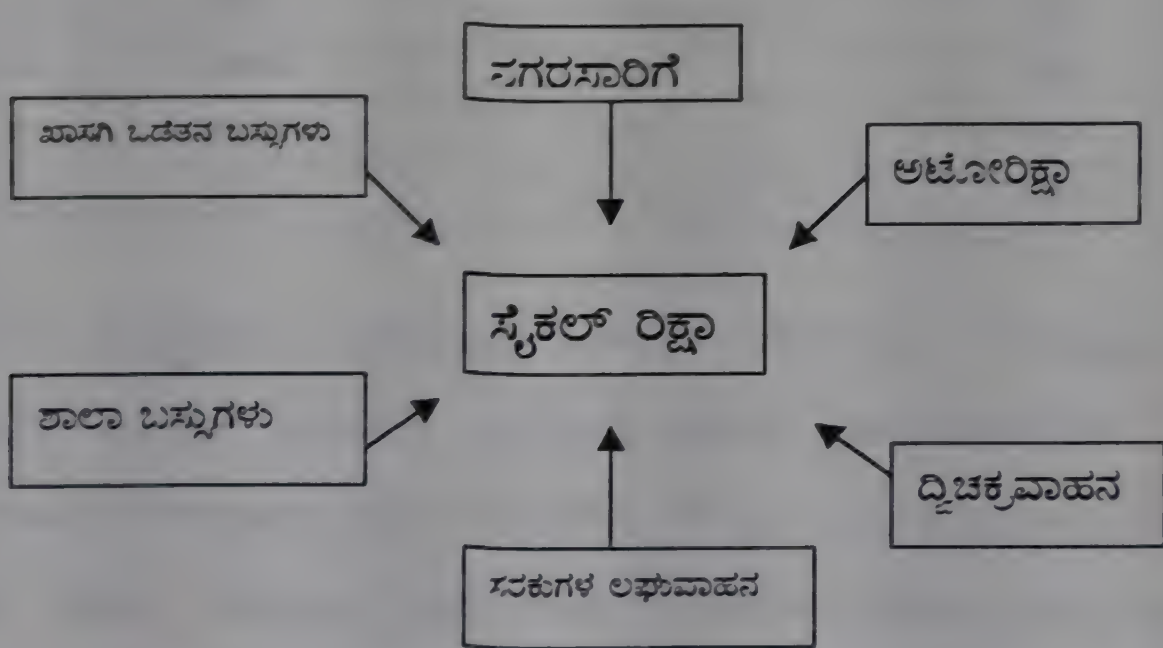
೧. ಸಿದ್ದಿಯರ ಸಂಸ್ಕೃತಿ. ಹಿ. ಚಿ. ಬೋರಲಿಂಗಯ್ಯ. ಪುಟ – ೧೧೨

ಇಷ್ಟಾದರೂ ನಮ್ಮ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ಸೈಕಲ್‌ರಿಕ್ಷಾ ಸೇವೆಯ ರಕ್ಷಣೆಗೆ ನಿರ್ದಿಷ್ಟವಾದ ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ಕೈಗೊಳ್ಳುವಲ್ಲಿ ಸಫಲವಾಗಿಲ್ಲ. ದಿನದಿನಕ್ಕೂ ತಾಂತ್ರಿಕತೆಯ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯೊಂದಿಗೆ ಪರ್ಯಾಯ ಸಾರಿಗೆ ವಿಧಾನಗಳ ಬಳಕೆಯಿಂದ ಸೈಕಲ್‌ರಿಕ್ಷಾಗಳ ಪರಿಣಾಮ ಮೇಲಿನ ಪರಿಣಾಮ ಯಾವ ರೀತಿಯಿದೆ? ಅವುಗಳಿಂದ ಉಂಟಾದ ಸಮಸ್ಯೆಗಳೇನು? ಅವುಗಳಿಗೆ ಹೇಗೆ ಪರಿಹಾರ ಕಂಡು ಕೊಳ್ಳಲು ಸಾಧ್ಯವೆಂಬ ಬಗ್ಗೆ ಚರ್ಚಿಸಲಾಗಿದೆ.

ಭಾರತ ಸ್ವಾತಂತ್ರ್ಯನಂತರ ಎಲ್ಲಾ ವ್ಯಕ್ತಿಗಳಿಗೂ ಸಮಾನ ಗೌರವ ಮತ್ತು ಅವಕಾಶ ನೀಡುವ ಒದಗಿಸುವ ಕಾಯ್ದೆ, ಕಾನೂನುಗಳನ್ನು ಜಾರಿಗೆ ತಂದಿತು. ಈ ದೃಷ್ಟಿಯಲ್ಲಿ ಆಯಾ ವಲಯಗಳ ರಕ್ಷಣೆ ಮತ್ತು ಪೋಷಣೆಯ ಜವಾಬ್ದಾರಿಯನ್ನು ಸಂವಿಧಾನವು ಸ್ಪಷ್ಟಪಡಿಸುತ್ತದೆ. ಆದರೆ ಈ ಹೇಳಿಕೆಯು ಕೇವಲ ಭರವಸೆಯನ್ನು ನೀಡುವ ಕಾಗದದ ಹುಲಿಯಾಗಿದೆಯೇ ಹೊರತು ಕಾರ್ಯರೂಪಕ್ಕೆ ಬಂದಿಲ್ಲ.

ಪ್ರಾಚೀನ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಾದ ಸೈಕಲ್‌ರಿಕ್ಷಾವು ಯಾವುದೇ ತಾಂತ್ರಿಕತೆಯನ್ನು ಹೊಂದಿಲ್ಲ. ಆದರೆ ಬೇರೆ ಬೇರೆ ಪರ್ಯಾಯ ಸಾರಿಗೆ ಉದ್ದೇಶಗಳ ಬಳಕೆ ಹೆಚ್ಚಾದಂತೆ ಅವುಗಳು ರಿಕ್ಷಾ ಬಳಕೆದಾರರನ್ನು ತನ್ನೆಡೆ ಆಕರ್ಷಿಸಲು ಸಫಲವಾಗಿರುವುದನ್ನು ಈ ಕೆಳಗಿನ ರೇಖಾ ಚಿತ್ರದಿಂದ ಅರಿಯಬಹುದು.

<u>ಸೈಕಲ್ ರಿಕ್ಷಾ ಸಾರಿಗೆಯ ಪರ್ಯಾಯ ವಿಧಾನಗಳ ಪೈಪೋಟಿಯ ನೋಟ</u>



ಮೇಲಿನ ಚಿತ್ರಣವನ್ನು ಅವಲೋಕಿಸಿದಾಗ ಸೈಕಲ್‌ರಿಕ್ಷಾ ಸೇವೆಯ ಅವಸಾನಕ್ಕೆ ಪರ್ಯಾಯ ಸಾರಿಗೆಯಿಂದ ವಿಪರೀತವಾದ ಪೈಪೋಟಿಯಿರುವುದನ್ನು ಆಯಾ ವಲಯಗಳ ಬಾಣದ ಗುರುತುಗಳಿಂದ ಅರಿಯಬಹುದು. ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ತಾಂತ್ರಿಕತೆಯನ್ನು ಪಡೆದುಕೊಂಡಿರುವ ಆಟೋರಿಕ್ಷಾಗಳಿಂದ ಸೈಕಲ್‌ರಿಕ್ಷಾ ಸೇವೆಗೆ ಗಂಡಾಂತರವನ್ನು ಒದಗಿಸಿದೆ. ಅದು ವೇಗದ ಸಾರಿಗೆಯಾಗಿದ್ದು ಹೆಚ್ಚು ಜನರನ್ನು ಕೊಂಡೊಯ್ಯುವ ಸಾಮರ್ಥ್ಯ ಹಾಗು ಸುವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಹೊಂದಿದೆ. ೨ನೇ ಸ್ಥಾನವನ್ನು ವಿವಿಧ ದ್ವಿಚಕ್ರವಾಹನಗಳು ಪಡೆದುಕೊಂಡಿವೆ. ಅವುಗಳು ಸಾಕಷ್ಟು ಪಾದಚಾರಿಗಳ ಪ್ರಮಾಣವನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಿವೆ. ೩ನೇ ಸ್ಥಾನವನ್ನು ಸರಕುಗಳನ್ನು ಹೊತ್ತೊಯ್ಯುವ ಲಘುವಾಹನಗಳು ನಗರದ ಎಲ್ಲಾ ಭಾಗಕ್ಕೆ ಅತ್ಯಂತ ಕಡಿಮೆ

ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿ ಬಹಳಷ್ಟು ಸರಕುಗಳನ್ನು ಸಾಗಿಸುವ ಸಾಮರ್ಥ್ಯವನ್ನು ಪಡೆದಿದ್ದರಿಂದ ಸೈಕಲ್ ರಿಕ್ಷಾಗಳ ಬಳಕೆಗೆ ಕುತ್ತು ಬಂದಿದೆ. ೪ನೇ, ೫ನೇ ಮತ್ತು ೬ನೇ ಸ್ಥಾನಗಳಲ್ಲಿ ಶಾಲಾ ಖಾಸಗಿ ಕಂಪನಿ ಮತ್ತು ನಗರ ಸೇವೆ ಬಸ್ಸುಗಳು ಕಂಡು ಬರುತ್ತವೆ. ಅವುಗಳ ಹೆಚ್ಚಳದಿಂದಾಗಿ ತಿಂಗಳಿಗೆ ನಿರ್ದಿಷ್ಟ ಆದಾಯಕ್ಕೆ ಕಾರಣವಾಗಿದ್ದ ಶಾಲಾಮಕ್ಕಳು ಹಾಗು ಖಾಸಗಿ ಉತ್ತಮ ಸಂಸ್ಥೆಗಳ ವಾಹನಗಳು ಅವರ ದುಡಿಮೆಗೆ ಸಂಚಕಾರವನ್ನು ತಂದೊಡ್ಡಿವೆ. ಒಟ್ಟಾರೆಯಾಗಿ ಹೇಳುವುದಾದರೆ ಎಲ್ಲಾ ಪರ್ಯಾಯ ಸಾರಿಗೆ ವಿಧಾನಗಳ ಪೈಪೋಟಿಗಳ ಮಧ್ಯೆ ಸಿಕ್ಕು ಸೈಕಲ್‌ರಿಕ್ಷಾ ವೃತ್ತಿ ನರಳುತ್ತಿರುವುದು ಕಂಡುಬರುತ್ತದೆ.

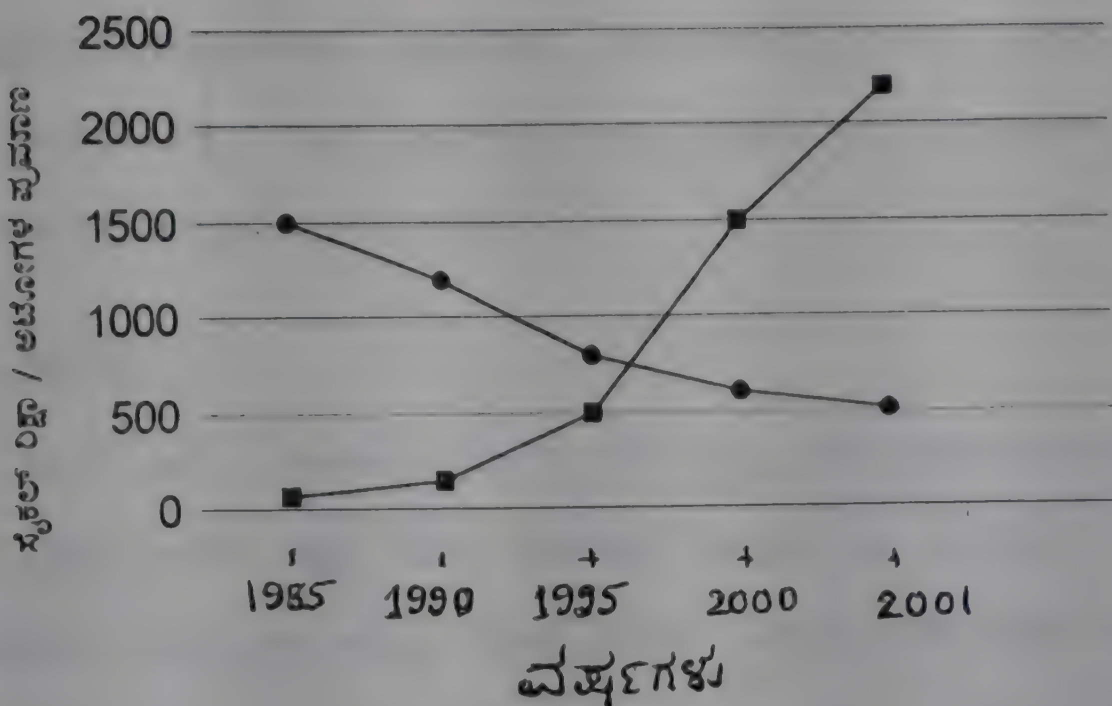
ಹೊಸಪೇಟೆ ನಗರವು ಕಳೆದ ೧೦-೧೨ ವರ್ಷಗಳ ಅಂತರದಲ್ಲಿ ನಗರೀಕರಣ ಮತ್ತು ತಾಂತ್ರೀಕರಣದ ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಸಾಕಷ್ಟು ಪ್ರಗತಿಯನ್ನು ಸಾಧಿಸಿದೆ. ಅದು ಅನೇಕ ಹೊಸಹೊಸ ವಿಧಾನಗಳ ಬಳಕೆಯಲ್ಲಿ ಪ್ರಾಬಲ್ಯವನ್ನು ಪಡೆದಂತೆ ಆನೇಕ ಸಂಪ್ರಾದಾಯಿಕ ವಿಧಾನಗಳನ್ನು ಕೈಬಿಡುವಲ್ಲಿಯೂ ಹಿಂದೆ ಬಿದ್ದಿಲ್ಲ. ೧೯ನೇ ಶತಮಾನದ ವೈಭವೋಪೇತ ಸಾರಿಗೆ ವಿಧಾನವಾದ ಸೈಕಲ್‌ರಿಕ್ಷಾ ಇಲ್ಲಿ ವಿಜೃಂಭಣೆಯಿಂದ ಕೆಲವು ಕಾಲ ಮೆರೆದಿದೆ, ಹಾಗೆಯೇ ಬೇರೆಬೇರೆ ಸಾರಿಗೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯೊಂದಿಗೆ ಕ್ರಮೇಣ ಕಡಿಮೆಯಾಗಿರುವುದನ್ನು ಕೆಳಗಿನ ಕೋಷ್ಟಕದಿಂದ ಅರಿಯಬಹುದು.

<u>ಸೈಕಲ್ ರಿಕ್ಷಾಗಳಿರುವ ಪೈಪೋಟಿಯ ಕೋಷ್ಟಕ</u>

ಕ್ರ.ಸಂ	ವರ್ಷಗಳ ವಿವರ	ಸೈಕಲ್ ರಿಕ್ಷಾಗಳ ಪ್ರಮಾಣ	ಅಟೋಗಳ ಪ್ರಮಾಣ
೧	೧೯೮೫	೧೫೦೦	೬೫
೨	೧೯೯೦	೧೨೦೦	೧೫೦
೩	೧೯೯೫	೮೦೦	೫೦೦
೪	೨೦೦೦	೬೦೦	೧೫೦೦
೫	೨೦೦೧	೫೧೬	೨೨೦೦

ಮೇಲಿನ ಕೋಷ್ಟಕವನ್ನು ಗಮನಿಸಿದಾಗ ಆರಂಭದ ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ಸೈಕಲ್‌ರಿಕ್ಷಾಗಳ ಪ್ರಮಾಣವು ಅಧಿಕವಾಗಿರುವುದು ಹಾಗೆಯೇ ಅಟೋಗಳ ಪ್ರಮಾಣವು ತುಂಬಾ ಕಡಿಮೆಯಾಗಿರುವುದು ಕಂಡುಬರುತ್ತದೆ. ಕಾಲಕ್ರಮೇಣ ತಾಂತ್ರಿಕತೆ ಬೆಳೆದಂತೆಲ್ಲಾ ಜನರ ಅಭಿರುಚಿಗಳು, ಹವ್ಯಾಸ, ಮತ್ತು ಪ್ರವೃತ್ತಿಗಳ ಬದಲಾವಣೆಯಿಂದಾಗಿ ಜನರು ಸೈಕಲ್ ರಿಕ್ಷಾಗಳ ಬಳಕೆಯನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಿ, ಅಟೋಗಳ ಬಳಕೆಯನ್ನು ಹೆಚ್ಚು ಮಾಡಿರುವುದನ್ನು ಗಮನಿಸಬಹುದು. ೧೯೮೫ ರಲ್ಲಿ ೧೫೦೦ ಗಳಷ್ಟು ಸೈಕಲ್ ರಿಕ್ಷಾಗಳಿದ್ದು, ಅಟೋಗಳ ಪ್ರಮಾಣ ಕೇವಲ ೬೫ ಮಾತ್ರ ಇರುವುದನ್ನು ಕಾಣುತ್ತೇವೆ. ೧೯೯೦ ರಲ್ಲಿ ಅಟೋಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ಹೆಚ್ಚಾಗಿದ್ದು ಅದು ೧೫೦ಕ್ಕೆ ಹಾಗೆಯೇ ರಿಕ್ಷಾಗಳು ೧೨೦೦ಕ್ಕೆ ಕಡಿತಗೊಂಡಿವೆ. ಹೀಗೆಯೇ ಕಾಲಕ್ರಮೇಣ ಅಟೋಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ಅಧಿಕಗೊಳ್ಳುತ್ತಾ ಹೋಗಿರುವುದು ಕಂಡುಬರುತ್ತದೆ. ಅದು ೨೦೦೧ ಕ್ಕೆ ಸುಮಾರು ೨೨೦೦ ಕ್ಕೆ ಮುಟ್ಟಿದೆ. ಸೈಕಲ್ ರಿಕ್ಷಾವು ಕೇವಲ ೫೧೬ ಕ್ಕೆ ಸೀಮಿತಗೊಂಡಿರುವುದು ಕಂಡುಬರುತ್ತದೆ. ಹೀಗೆ ಇನ್ನು ಕೇವಲ ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚುತ್ತಿರುವ ಅಟೋಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯು ಸೈಕಲ್‌ರಿಕ್ಷಾಗಳನ್ನು ಕಣ್ಮರೆಯಾಗಿಸುವಲ್ಲಿ ಸಂದೇಹವಿರಲಾರದು. ಸೈಕಲ್‌ರಿಕ್ಷಾಗಳಿಗೆ ತೀವ್ರ ಪ್ರತಿಸ್ಪರ್ಧೆಯನ್ನು ಒಡ್ಡಿರುವ ಅಟೋಗಳ ಬೆಳವಣಿಗೆಯ ಚಿತ್ರಣವನ್ನು ಕೆಳಗಿನ ರೇಖಾ ಚಿತ್ರದ ಮೂಲಕ ನೋಡಬಹುದು.

ಸೈಕಲ್ ರಿಕ್ಷಾ ಮತ್ತು ಆಟೋಗಳ ಪೈಪೋಟಿ ರೇಖಾಚಿತ್ರ



●

→ ಗೋಲಾರೇಖೆ ಸೈಕಲ್ ರಿಕ್ಷಾಗಳನ್ನು

■

→ ಚೌಕಾಕಾರದ ರೇಖೆ ಆಟೋಗಳ ಪ್ರಮಾಣವನ್ನು ತೋರಿಸುತ್ತದೆ

ಮೇಲಿನ ರೇಖಾಚಿತ್ರವನ್ನು ಅವಲೋಕಿಸಿದಾಗ ಹೊಸಪೇಟೆ ನಗರದಲ್ಲಿ ೧೯೮೫ ರ ಸುಮಾರಿಗೆ ಸೈಕಲ್ ರಿಕ್ಷಾಗಳ ಪ್ರಮಾಣವು ೧೫೦೦ ಆಗಿರುವುದನ್ನು ಗೋಲಾಕೃತಿಯುಳ್ಳ ಶೃಂಗಬಿಂದು ಸ್ಪಷ್ಟಪಡಿಸುತ್ತದೆ. ಕಾಲಕ್ರಮೇಣ ಸೈಕಲ್ ರಿಕ್ಷಾಗಳ ಬಳಕೆ ಕಡಿಮೆಯಾಗಿದ್ದರಿಂದ ರೇಖೆಯು ಇಳಿಮುಖವಾಗುತ್ತಾ ಸಾಗಿರುವುದು ಕಂಡು ಬರುತ್ತದೆ. ಅದು ೧೯೯೦ ಕ್ಕೆ ೧೨೦೦ ಕ್ಕೆ ೨೦೦೦ ಇಸ್ವಿಗೆ ಕೇವಲ ೬೦೦ಕ್ಕೆ ಸಾಗಿರುವುದರ ಮೂಲಕ ೨೦೦೧ ರಲ್ಲಿ ಕೇವಲ ೫೧೬ ಸೈಕಲ್ ರಿಕ್ಷಾಗಳ ಅಸ್ತಿತ್ವಯನ್ನು ಪ್ರತಿನಿಧಿಸುತ್ತದೆ. ಪ್ರಾರಂಭದಲ್ಲಿ ಆಟೋಗಳ ಪ್ರಮಾಣ ತುಂಬಾ ಕಡಿಯಾಗಿದ್ದು, ಅದು ಕೇವಲ ೬೫ ಮಾತ್ರ ಸೀಮಿತವಾಗಿತ್ತು, ಕಾಲಕ್ರಮೇಣ ಅವುಗಳ ಬಳಕೆ ಅಧಿಕಗೊಂಡಿದ್ದರಿಂದ ಆಟೋಗಳ ಚೌಕಕಾರದ ರೇಖೆ ಮೇಲ್ಮುಖವಾಗಿ ಏರುತ್ತಾ ಸಾಗಿರುವುದನ್ನು ತಿಳಿಯಬಹುದು. ಅದು ೨೦೦೧ ನೇ ಸಾಲಿಗೆ ೨೨೦೦ ಕ್ಕೆ ಅಧಿಕವಾಗಿರುವುದನ್ನು ಏರುತ್ತಿರುವ ರೇಖೆಯು ತೋರಿಸುತ್ತದೆ.

ಪ್ರಸ್ತುತ ಸನ್ನಿವೇಶದಲ್ಲಿ ಮಾನವ ಸಮುದಾಯಗಳು ತಾಂತ್ರಿಕತೆ ಹಾಗು ವೈಜ್ಞಾನಿಕತೆಗೆ ಮಾರುಹೋಗಿ ಹೊಸ ಸಾರಿಗೆ ವಿಧಾನವನ್ನು ಬಳಸಲು ಮುಂದಾಗಿರುವುದು, ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕ ಸಮುದಾಯಗಳನ್ನು ಬೇರೆಬೇರೆ ಪರ್ಯಾಯ ಉದ್ಯೋಗಕ್ಕೆ ವಲಸೆ ಹೋಗ ಬೇಕಾಗಿರುವುದು ಅನಿವಾರ್ಯವಾಗಿದೆ. ಹಾಗೆಯೇ ಕಡುಬಡವರು, ನಿರುದ್ಯೋಗಿಗಳು,

ಅಶಕ್ತರು ಮತ್ತು ಇತರ ಹಿಂದುಳಿದ ವರ್ಗಗಳು ಯಾವುದೇ ರೀತಿಯ ಚಿರ-ಚಿರ ಆಸ್ತಿಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿಲ್ಲದ ಕಾರಣ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರ ಬಾಳು ತ್ರಿಶಂಕು ಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿದೆ. ಅಷ್ಟೇ ಅಲ್ಲದೆ ರಿಕ್ಷಾ ಚಾಲಕರು ಆಟೋಗಳು, ದ್ವಿಚಕ್ರ ವಾಹನಗಳು ಮತ್ತು ಇನ್ನಿತರ ಸಾರಿಗೆಯವರಿಂದ ಪ್ರತಿದಿನ ಹಲ್ಲೆಗೊಳ್ಳಗಾಗುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಈ ನಿಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ರಿಕ್ಷಾ ಚಾಲಕರ ಕನಿಷ್ಠ ಭದ್ರತೆಗೋಸ್ಕರ ಸರ್ಕಾರವು ಕೆಲವು ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ಜಾರಿಗೊಳಿಸುವುದು ಸೂಕ್ತವಾಗಿದೆ. ಈ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ನಮ್ಮ ನೆರೆರಾಜ್ಯವಾದ ಆಂಧ್ರಪ್ರದೇಶದ ಖ್ಯಾತ ಮುಖ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳಾಗಿದ್ದ ದಿವಂಗತ ಎನ್.ಟಿ. ರಾಮಾರಾವ್ ಅವರು ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರಿಗೆ ವರ್ಷಕ್ಕೆ ೨ ಜೊತೆ ಬಟ್ಟೆಗಳನ್ನು ಕೊಡುವ ಮೂಲಕ ಆ ಸಮುದಾಯಗಳ ರಕ್ಷಣೆಗೆ ಮುಂದಾಗಿದ್ದನ್ನು ಪ್ರಸಕ್ತ ಸರ್ಕಾರಗಳು ಅನುಮೋದಿಸಬೇಕಾಗಿದೆ.

ವಲಸೆ ಸಮಸ್ಯೆ

ವಲಸೆ ಒಂದು ಸಾಮಾಜಿಕ ಪ್ರಕ್ರಿಯೆ ಮಾನವನ ಅಸ್ತಿತ್ವ ಹಾಗು ನಾಗರಿಕತೆಯ ನಿರ್ಧಾರಕವೂ ಹೌದು. ಅದು ಮಾನವ ಸಮುದಾಯಗಳ ರಕ್ಷಣೆ ಮತ್ತು ಪೋಷಣೆಗೆ ಆಗತ್ಯವೂ ಸಹ. ವಲಸೆಯು ಮಾನವನ ಹುಟ್ಟಿನೊಂದಿಗೆ ಬೆಸೆದುಕೊಂಡಿದೆ. ಅದನ್ನು ಕಾಲ-ಕಾಲಕ್ಕೆ ಸಮಯ ಸಂದರ್ಭ ಹಾಗು ಸನ್ನಿವೇಶಕ್ಕೆ ತಕ್ಕಂತೆ ರಕ್ಷಣೆ, ಪೋಷಣೆ, ಶೋಷಣೆ, ಆದಿಪತ್ಯ ಮತ್ತು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗಳಿಗೆ ಪ್ರಮುಖ ಅಸ್ತ್ರವಾಗಿ ಬಳಸಿಕೊಂಡಿದ್ದಾನೆ. ಆದಿಮಕಾಲದಿಂದಲೂ ಮನವನು ಆಹಾರ, ನೀರು, ಬಾಳಸಂಗಾತಿ ಮತ್ತು ಸಮೂಹಗಳ ಅವಶ್ಯಕತೆಗಾಗಿ ಮತ್ತು ಅವುಗಳ ಸಂರಕ್ಷಣೆಯ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ವಿವಿಧೆಡೆ ತನ್ನ ವಲಸೆಯನ್ನು ಕೈಗೊಳ್ಳುತ್ತಿದ್ದನು. ಹಾಗೆಯೇ ತನ್ನ ಸುತ್ತಲಿನ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಕಂಡು ಬರುವ ಬರಗಾಲ, ಭೂಕಂಪ, ಭಯ ಮತ್ತು ಹಿಂಸೆಗಳಿಂದಾಗಿ ತನ್ನ ಮೂಲನೆಲೆಯನ್ನು ತೊರೆದು, ಸಂರಕ್ಷಿತ ಸ್ಥಳದ ಆವಿಷ್ಕಾರಕ್ಕಾಗಿ ಅವನ ಅಲೆದಾಟವು ನಿರಂತರವಾಗಿರುವುದು ಕಂಡು ಬರುತ್ತದೆ. ಈ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಕಾಲಕಾಲಕ್ಕೆ ಅವನಲ್ಲಾದ ವೈಚಾರಿಕ ಬೆಳವಣಿಗೆಯಿಂದಾಗಿ ಆಯಾ ಸನ್ನಿವೇಶಕ್ಕಾಗಿ ಅವಶ್ಯಕವಾದ ಉತ್ಪಾದನಾ ಪರಿಕರಗಳಿಗಾಗಿ ವಲಸೆಯು ವ್ಯಕ್ತಿ, ಕುಟುಂಬ, ಸಮುದಾಯ, ರಾಜ್ಯ, ರಾಷ್ಟ್ರ ಮತ್ತು ಅಂತರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಮಟ್ಟದಲ್ಲೂ ಹೆಚ್ಚು ಹೆಚ್ಚು ಸಂಕೀರ್ಣತೆಯನ್ನು ಪಡೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತಾ ಬೃಹತ್ ಸಮಸ್ಯೆಯಾಗಿ, ಇಂದು ಇಡೀ ವಿಶ್ವವನ್ನೇ ಕಾಡುತ್ತಿದೆ.

ಇಂದಿನ ಜಾಗತೀಕರಣ ಮತ್ತು ಉದಾರೀಕರಣದ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ವಲಸೆಯ ಪ್ರವೃತ್ತಿಯು ಆಯಾ ಸಮಯ, ಸಂಧರ್ಭ ಹಾಗು ಸನ್ನಿವೇಶಗಳಲ್ಲಿ ವಿವಿಧ ಆಕರ್ಷಣೆ ಮತ್ತು ಒತ್ತಡಗಳಿಗೆ ಬಲಿಯಾಗಿ, ಬೇರೆ ಬೇರೆ ಆಕಾರಗಳನ್ನು ಪಡೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತಿದೆ. ಪ್ರಸ್ತುತ ಸನ್ನಿವೇಶದಲ್ಲಿ ಜನ ಸಮುದಾಯಗಳು ವಲಸೆಯನ್ನು ಮೂಲಭೂತ ಹಕ್ಕು ಹಾಗು ಕರ್ತವ್ಯವೆಂಬಂತೆ ಪರಿಭಾವಿಸುತ್ತಿವೆ. ಅದು ವ್ಯಕ್ತಿ, ಕುಟುಂಬ, ಸಮುದಾಯ ಮತ್ತು ರಾಷ್ಟ್ರಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಪ್ರೇರಕವಾದಂತೆ, ಕೆಲವೊಮ್ಮೆ ಮಾರಕವಾಗಿ ಕಂಡುಬರುತ್ತದೆ. ಈ ನಿಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ಭಾರತದಲ್ಲಿರುವ ವೈದ್ಯರು, ಇಂಜನಿಯರ್, ಅಧ್ಯಾಪಕರು, ವಿಜ್ಞಾನಿಗಳು ಹಾಗು ಕುಶಲಕಲೆಗಾರರು ಒಂದು ರಾಷ್ಟದಿಂದ ಮತ್ತೊಂದು ರಾಷ್ಟಕ್ಕೆ ಉದ್ಯೋಗವನ್ನು ಅರಸಿ ವಲಸೆ ಹೋಗುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಇದರಿಂದ ಭಾರತದೇಶದ ಆರ್ಥಿಕತೆಯಲ್ಲಿ ವೈಜ್ಞಾನಿಕತೆ, ತಂತ್ರಾಜ್ಞಾನ ಮತ್ತು ಕುಶಲತೆಯ ಕೊರತೆಯಿಂದಾಗಿ ಉತ್ಪಾದನಾ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಸಮಾಜ ಹಾಗು ಸಮುದಾಯಗಳು ಅನೇಕ

ತೊಂದರೆಗಳನ್ನು ಎದುರಿಸಬೇಕಾಗಿದೆ. ಇಂತಹ ಸನ್ನಿವೇಶದ ನಿರ್ವಹಣೆಗಾಗಿ ನಾವು ಪುನಃ ವಿದೇಶಗಳನ್ನು ಆಶ್ರಯಿಸುವಂತೆ ವಲಸೆ ಎಂಬುದು ಕಾರಣೀಭೂತವಾಗಿದೆ. ಹಾಗೆಯೇ ಬೆಳೆಯುತ್ತಿರುವ ಜನಸಂಖ್ಯೆ, ಆಹಾರದಕೊರತೆ, ವಸತಿ ಸಮಸ್ಯೆ, ನಿರುದ್ಯೋಗ ತೀವ್ರ ಪೈಪೋಟಿಯ ಸನ್ನಿವೇಶದಲ್ಲಿ "ವಲಸೆ" ಯು ವರವಾಗಿ ಕಂಡುಬರುತ್ತದೆ. ಅದು ಕೇವಲ ಭಾರತಕ್ಕೆ ಮಾತ್ರ ಸೀಮಿತವಾಗಿರದೇ ಇಡೀ ವಿಶ್ವವನ್ನೇ ಆಕ್ರಮಿಸಿ, ಹಗಳಿರುಳು, ಚಿಂತನೆ, ಸಂಶೋಧನೆ ಹಾಗು ಅವಿಷ್ಕಾರ–ಪರಿಷ್ಕಾರಗಳಲ್ಲಿ ತೊಡಗುವಂತೆ ಮಾಡಿದೆ.

ಪ್ರಸ್ತುತ ಅಧ್ಯಯನಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕ ಸಮುದಾಯಗಳಲ್ಲಿರುವ ವಲಸೆ ಯಾವ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿದೆ? ಕಾರಣಗಳು ಯಾವುದು? ಅವುಗಳಿಗೆ ಪರಿಹಾರ ಸಾಧ್ಯವೇ? ಎಂಬಿತ್ಯಾದಿ ಅಂಶಗಳನ್ನು ಚರ್ಚಿಸಲಾಗಿದೆ. ಆರಂಭದಲ್ಲಿ ವಲಸೆ ಎಂದರೆ ಹೋಗುವುದು, ಗುಳೇ ಹೋಗು, ಒಕ್ಕಲು ಹೋಗು, ಗುಳೇ ಬರುವುದು, ಒಕ್ಕಲು ಬರುವುದು, ತಿರುಗು ಎಂಬುದಾಗಿ ಅರ್ಥವಾಗುತ್ತದೆ.

"ವಲಸೆಯೆಂದರೆ ಒಂದು ಭೌಗೋಳಿಕ ಗಡಿಯಿಂದ ಮತ್ತೊಂದು ಭೌಗೋಳಿಕ ಗಡಿಗೆ ತಮ್ಮ ಮೂಲಸ್ಥಳವನ್ನು ಶಾಶ್ವತವಾಗಿ ಬದಲಾಯಿಸುವುದು ಎಂಧರ್ಥವಾಗುತ್ತದೆ. ಜನಸಂಖ್ಯಾ ಶಾಸ್ತ್ರೀಯ ಬಹುಭಾಷಾ ಶಬ್ದಕೋಶದಲ್ಲಿ ವಲಸೆ ಎಂದರೆ ಒಂದು ವಿಧವಾದ ಭೌಗೋಳಿಕ ಅಥವಾ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಚಲನೆಯಾಗಿದ್ದು, ಜನರು ಒಂದು ಪ್ರದೇಶದಿಂದ ಮೊತ್ತೊಂದು ಪ್ರದೇಶಕ್ಕೆ ಚಲಿಸಿ, ಮೂಲ ಸ್ಥಳದಿಂದ, ತಾವು ವಾಸಿಸಬೇಕೆಂಬ ಸ್ಥಳಕ್ಕೆ ನಿವಾಸವನ್ನು ಬದಲಾಯಿಸುವುದು ಎಂದು ವ್ಯಾಖ್ಯಾನಿಸಿದ್ದಾರೆ".

ಆಧುನೀಕರಣದ ಹಿನ್ನಲೆಯಲ್ಲಿ ಹೊಸ ಹೊಸ ತಂತ್ರಜ್ಞಾನದ ಆವಿಷ್ಕಾರ, ಅನುಮೋದನೆ ಹಾಗು ಪರಿಷ್ಕಾರಗಳ ನಿಮಿತ್ತ ವಿವಿಧ ಸಾರಿಗೆ ವಿಧಾನಗಳ ಬಳಕೆ ಹೆಚ್ಚುತ್ತಿದೆ. ಜೊತೆಗೆ ಜನ ಸಮುದಾಯಗಳ ಅಭಿರುಚಿ, ಹವ್ಯಾಸ ಮತ್ತು ಬೇಡಿಕೆಗಳ ಬದಲಾವಣೆಯಿಂದಾಗಿ ಅವರ ಅಭಿರುಚಿಗೆ ತಕ್ಕಂತೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ಪರಿಕರಗಳು ರೂಪಗೊಳ್ಳುತ್ತಿರುವುದರಿಂದ ವ್ಯಕ್ತಿ ಸಮಾಜ, ಹಾಗು ಸಮುದಾಯಗಳು ಅತ್ಯಂತ ನಿರಾಸಕ್ತಿಯಿಂದ ಸೈಕಲ್‌ರಿಕ್ಷಾವೃತ್ತಿಯನ್ನು ಕಾಣುತ್ತಿವೆ. ಅವುಗಳ ಬಳಕೆಯು ತುಂಬಾ ಕಡಿಮೆಯಾಗುತ್ತಿದೆ. ಅಲ್ಲದೇ ಬೇರೆ ಬೇರೆ ಪರ್ಯಾಯ ಸಾರಿಗೆ ವಿಧಾನಗಳಿಂದಲೂ ಸೈಕಲ್‌ರಿಕ್ಷಾವು ತೀವ್ರವಾದ ಪೈಪೋಟಿ ಎದುರಿಸಬೇಕಾಗಿದೆ ಈ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಸೈಕಲ್‌ರಿಕ್ಷಾ ವೃತ್ತಿ ಅವಲಂಬಿತರ ಬದುಕು ತೊಂದರೆಗೆ ಒಳಗಾಗಿ ಅವರ ದೈನಂದಿನ ದುಡಿಮೆಯು ಕಡಿಮೆಯಿದೆ. ತಮ್ಮ ಜೀವನ ನಿರ್ವಹಣೆಗಾಗಿ ದಿನದಲ್ಲಿ ೧೪–೧೫ ಗಂಟೆಗಳ ಕಾಲ ಕೂಲಿಗಾಗಿ ಕಾಯಬೇಕಾಗಿದೆ. ಆದರೂ ಅವರ ಗಳಿಕೆ ಕಡಿಮೆಯಾಗಿ ಆಹಾರ, ಬಟ್ಟೆ ವಸತಿಗೆ ಸಾಲದಾಗಿದೆ ಇದರಿಂದ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕ ಸಮುದಾಯವು ಉದ್ಯೋಗವನ್ನು ಅರಸಿಕೊಂಡು ಬೇರೆ ಬೇರೆ ಸ್ಥಳಗಳಿಗೆ ವಲಸೆ ಹೋಗಬೇಕಾದ ಅನಿವಾರ್ಯತೆ ತಲೆದೋರಿದೆ. ಈ ಸಂಬಂಧವಾಗಿ ನಮ್ಮ ಅಧ್ಯಯನಕ್ಕೆ ಆಯ್ದುಕೊಂಡ ೫೦ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರನ್ನು ವಲಸೆ ಪ್ರವೃತ್ತಿಯ ಬಗ್ಗೆ ವಿಚಾರಿಸಿದಾಗ ಕಂಡು ಬಂದ ಉತ್ತರವನ್ನು ಕೆಳಗಿನ ಕೋಷ್ಟಕದಿಂದ ತಿಳಿದು ಕೊಳ್ಳಬಹುದು.

೧. ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆಗೆ ತೆಲುಗರ ವಲಸೆ ಪಿ. ಮಹಾದೇವಯ್ಯ ಪುಟ ೧೫.

ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರ ವಲಸೆ ಪ್ರವೃತ್ತಿಯ ವಿವರ

ಕ್ರ.ಸಂ	ವಲಸೆ	ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರ ಸಂಖ್ಯೆ	ಶೇಕಡಾವಾರು
೧	ಹೋಗುತ್ತೇವೆ	೧೭	೩೪%
೨	ಹೋಗುವುದಿಲ್ಲ	೩೩	೬೬%
೩	ಒಟ್ಟು	೫೦	೧೦೦%

ಮೇಲಿನ ಕೋಷ್ಟಕವನ್ನು ಅವಲೋಕಿಸಿದಾಗ ಶೇಕಡ ೩೪ ರಷ್ಟು ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕ ಸಮುದಾಯಗಳು ಉದ್ಯೋಗವನ್ನು ಹುಡುಕಿ ಕೊಂಡು ಬೇರೆ ಬೇರೆ ಸ್ಥಳಗಳಿಗೆ ವಲಸೆ ಹೋಗುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ನಮ್ಮ ಅಧ್ಯಯನಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದ ಉಳಿದ ೬೬ರಷ್ಟು ಹೊಸಪೇಟೆ ಪಟ್ಟಣದ ಮೂಲ ನಿವಾಸಿಗಳಾಗಿದ್ದು. ರಿಕ್ಷಾ ಚಾಲನೆಯಿಂದ ಜೀವನ ನಿರ್ವಹಣೆ ಕಷ್ಟಕರವಾದಾಗ ನಗರದ ಬೇರೆ ಬೇರೆ ಸ್ಥಳಗಳಿಗೆ ಉದ್ಯೋಗಕ್ಕಾಗಿ ವಲಸೆಯ ಮಾದರಿಯಲ್ಲಿ ತಮ್ಮ ಬದುಕನ್ನು ಬದಲಾಯಿಸಿಕೊಳ್ಳುತ್ತಾರೆ. ಒಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ಹೊಸಪೇಟೆ ನಗರದ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರಲ್ಲಿ ಕಂಡು ಬರುವ ವಲಸೆಯನ್ನು ೨ ಪ್ರಕಾರವಾಗಿ ಗುರ್ತಿಸಬಹುದು ಅವುಗಳಲ್ಲಿ (೧) ಅಲ್ಪಾವಧಿ ವಲಸೆ,

(೨) ಋತುಮಾನದ ವಲಸೆ.

ಹೊಸಪೇಟೆ ನಗರದಲ್ಲಿ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕ ಸಮುದಾಯಗಳಿಗೆ ತಮ್ಮ ವೃತ್ತಿಯಿಂದ ಜೀವನ ಸಾಗಿಸಲು ಕಷ್ಟಕರವಾದಾಗ. ಅವರು ಉದ್ಯೋಗವನ್ನು ಹುಡುಕಿಕೊಂಡು ತಮ್ಮ ಕುಟುಂಬದ ರಕ್ಷಣೆ ಮತ್ತು ಪೋಷಣೆಗಾಗಿ ಬಳ್ಳಾರಿ, ಗುಂತಕಲ್ಲು, ಕಡಪ, ಗಂಗಾವತಿ, ರಾಯಚೂರುಗಳಿಗೆ ಅಲ್ಪಕಾಲದಲ್ಲಿ ಉದ್ಯೋಗವನ್ನು ನಿರ್ವಹಿಸಿ, ಪುನಃ ತಮ್ಮ ಮೂಲ ನೆಲೆಗಳಿಗೆ ಹಿಂತಿರುಗಿ ಬರುವವರಾಗಿದ್ದಾರೆ.

ಋತುಮಾನದ ವಲಸೆ :- ಹೊಸಪೇಟೆ ನಗರದಲ್ಲಿ ತಮ್ಮ ಸೈಕಲ್‌ರಿಕ್ಷಾವೃತ್ತಿಗೆ ಕಡಿಮೆ ಕೆಲಸ ಹಾಗು ಬಳಕೆದಾರರು ಪ್ರಮಾಣ ಕುಂಠಿತಗೊಂಡಾಗ. ಸುತ್ತ ಮುತ್ತಲಿನ ಪಟ್ಟಣ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ವ್ಯಾಪಾರ, ವಾಣಿಜ್ಯಗಳು ಭರದಿಂದ ಸಾಗುತ್ತಿವೆ ಎಂಬ ನಂಬಿಕೆ ಮತ್ತು ಆಧಾರಗಳ ಮೇಲೆ ಬೇರೆ ಬೇರೆ ದೂರದ ಪ್ರದೇಶಗಳಿಗೆ ನಿರ್ಧಿಷ್ಟವಾದ ಸಮಯ ಹಾಗು ಸಂದರ್ಭಗಳ ಲಾಭವನ್ನು ಪಡೆಯಲು ಕುಟುಂಬ ಸಮೇತ ವಲಸೆ ಹೋಗುತ್ತಾರೆ. ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ಆಂಧ್ರಪ್ರದೇಶದ ಹಲವಾರು ಜಿಲ್ಲೆಗಳು, ಮಹಾರಾಷ್ಟ್ರ ಮತ್ತು ಕರ್ನಾಟಕದ ಬಹಳಷ್ಟು ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಋತುಮಾನದ ಸನ್ನಿವೇಶದಲ್ಲಿ ತಮ್ಮ ಬದುಕು ಸುಖಮಯವಾಗಿ ಕೆಲವೊಮ್ಮೆ ಸಂಕಷ್ಟಗಳಿಗೂ ಸಿಲುಕಿದ್ದನ್ನು ಸ್ಮರಿಸಿಕೊಳ್ಳುತ್ತಾರೆ.

ಈ ಮೇಲ್ಕಾಣಿಸಿದ ವಲಸೆಯ ಪ್ರಮಾಣವು ಯಾವಾಗಲು ನಿರ್ಧಿಷ್ಟವಾಗಿರದೇ ಬೇರೆ ಬೇರೆ ತಿಂಗಳಲ್ಲಿ ಬೇರೆ ಬೇರೆ ಸ್ವರೂಪದಲ್ಲಿದೆ. ಅದನ್ನು ಕೆಳಗಿನ ಕೋಷ್ಟಕದ ಮೂಲಕ ತಿಳಿದು ಕೊಳ್ಳಬಹುದು.

ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರ ವಲಸೆಯ ಪ್ರಮಾಣವಾರು ವಿವರ

ಕ್ರ.ಸಂ	ತಿಂಗಳು	ಜನವರಿ-ಮಾರ್ಚ್	ಏಪ್ರಿಲ್-ಜೂನ್	ಜುಲೈ-ಸೆಪ್ಟಂಬರ್	ಅಕ್ಟೋಬರ್-ಡಿಸಂಬರ್	ಒಟ್ಟು
೧	ರಿ,ಚಾ ಸಂಖ್ಯೆ	೨	೪	೯	೨	೧೭
೨	ಶೇಕಡವಾರು	೧೧.೭೭	೨೩.೫೨	೫೨.೯೪	೧೧.೭೭	೧೦೦

ಮೇಲಿನ ಕೋಷ್ಟಕವನ್ನು ಅವಲೋಕಿಸಿದಾಗ ನಮ್ಮ ಅಧ್ಯಯನದ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಲ್ಲಿ ದೊರತ ೧೭ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರಲ್ಲಿ ವಲಸೆಯ ಪ್ರವೃತ್ತಿ ಕಂಡು ಬಂದಿದ್ದು, ಅವರು ವರ್ಷಪಿಡಿ ವಲಸೆಯನ್ನು ಕೈಗೊಳ್ಳದೆ ಆಯಾ ತಿಂಗಳ ಸನ್ನಿವೇಶ ಮತ್ತು ಸಂದರ್ಭಗಳನ್ನು ಗಮನದಲ್ಲಿಟ್ಟುಕೊಂಡ ಅವರ ವಲಸೆಯ ಪ್ರಮಾಣವು ನಿರ್ಧರಿತವಾಗುತ್ತದೆ. ಹೊಸಪೇಟೆ ನಗರದ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರು ಜನವರಿಯಿಂದ ಮಾರ್ಚ ತಿಂಗಳ ಅಂತರದಲ್ಲಿ ಕೇವಲ ೧೧.೭೭ ರಷ್ಟು ಮಾತ್ರ ಬೇರೆ ಸ್ಥಳಗಳಿಗೆ ವಲಸೆ ಹೋಗುತ್ತಾರೆ. ಏಕೆಂದರೆ ಆಗ ನಗರದಲ್ಲಿ ವ್ಯಾಪಾರ, ವಾಣಿಜ್ಯ ಮತ್ತು ವಹಿವಾಟುಗಳು ಭರದಿಂದ ನಡೆಯುತ್ತವೆ, ಏಪ್ರಿಲ್-ಜೂನ್ ಅಂತರದಲ್ಲಿ ನಗರದಲ್ಲಿ ವ್ಯವಹಾರಗಳು ಇಳಿಮುಖಗೊಳ್ಳುವುದರಿಂದ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರ ವಲಸೆಯ ಪ್ರಮಾಣವು ೨೩.೫೨ ರಷ್ಟಾಗುತ್ತದೆ. ಹಾಗೆಯೇ ಜುಲೈನಿಂದ ಸೆಪ್ಟಂಬರ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ವ್ಯಾಪಾರ-ವ್ಯವಹಾರ ಮಂದಗತಿಯಲ್ಲಿರುವುದರಿಂದ, ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರ ವೃತ್ತಿಗೆ ದುಡಿಮೆ ಸಿಗುವುದೇ ಅಸಂಭವ ಎಂದು ಗೋಚರಿಸುವುದರಿಂದ ವಲಸಿಗರ ಪ್ರಮಾಣ ೫೨.೯೪ ರಷ್ಟು ಹೆಚ್ಚಾಗುತ್ತದೆ. ಅಕ್ಟೋಬರ್-ಡಿಸೆಂಬರ್‌ನ ಅಂತರದಲ್ಲಿ ಕೃಷಿ ಕೈಗಾರಿಕ, ವ್ಯಾಪಾರ, ವಾಣಿಜ್ಯಗಳು ಚೇತರಿಸಿಕೊಳ್ಳುವ ಹಂತವಾದ್ದರಿಂದ ವಲಸಿಗರ ಸಂಖ್ಯೆ ಕೇವಲ ೧೧.೭೭ ರಷ್ಟು ಇರುವುದು ಕಂಡುಬರುತ್ತದೆ.

ಹೊಸಪೇಟೆ ನಗರದಲ್ಲಿರುವ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲರರ ವಲಸೆಗೆ ೨ ರೀತಿಯ ಕಾರಣಗಳನ್ನು ಕೊಡಬಹುದು. ಅವುಗಳಲ್ಲಿ

(೧) ಒತ್ತಡದ ಕಾರಣಗಳು

(೨) ಆಕರ್ಷಕ ಕಾರಣಗಳು.

ನಗರೀಕರಣದ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಜನಸಂಖ್ಯೆ ನಿರಂತರವಾಗಿ ಬೆಳೆಯುತ್ತಿದ್ದು ಅದು ಹಲವಾರು ಸಮಸ್ಯೆಗಳ ಬೆಳವಣಿಗೆಗೆ ಕಾರಣವಾಗುತ್ತದೆ. ಹಾಗು ಜನರು ವೈಜ್ಞಾನಿಕತೆ ಹಾಗು ತಾಂತ್ರಿಕತೆಯ ಮನೋವೃತ್ತಿಯಿಂದಾಗಿ ಅವರ ಬಯಕೆ ಮತ್ತು ಬೇಡಿಕೆಗಳು ಹೊಸತನವನ್ನು ಹುಡುಕುತ್ತಿರುವುದರಿಂದ ಸಂಪ್ರಾದಾಯಕ ಸಾರಿಗೆ ವಿಧಾನವಾದ ರಿಕ್ಷಾವೃತ್ತಿ ಅವಲಂಬಿತರು ಹತ್ತಾರು ಸಮಸ್ಯೆಗಳಿಂದ ನರಳುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಅವುಗಳಲ್ಲಿ (೧) ಜನಸಂಖ್ಯಾ ಬೆಳವಣಿಗೆ (೨) ಅವಿಭಕ್ತ ಕುಟುಂಬ (೩) ಬಡತನ (೪) ನಿರುದ್ಯೋಗ (೫) ಕಡಿಮೆ ಕೂಲಿ (೬) ತೀವ್ರ ಪೈಪೋಟಿ (೮) ವಸತಿ ಸಮಸ್ಯೆ (೮) ಕಲುಷಿತ ವಾತಾವರಣ ಮತ್ತು ಪರಿಸರ ಆಂತರಿಕ ವೈಷಮ್ಯ ಮತ್ತು ಮೂಢನಂಬಿಕೆಗಳು ಅವರನ್ನು ಒಂದು ನಿರ್ಧಿಷ್ಟವಾದ ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ನಿಲ್ಲಲು ಅಡ್ಡಿಯಾಗಿವೆ. ಇದರ ಜೊತೆಗೆ ಕೆಲವು ಆಕರ್ಷಕವಾದ ಅಂಶಗಳು ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರನ್ನು

ತಮ್ಮೆಡೆಗೆ ಸೆಳೆಯಲು ಸಮರ್ಥವಾಗಿವೆ. ಅವುಗಳಲ್ಲಿ (೧) ಒಳ್ಳೆಯ ದುಡಿಮೆ (೨) ಪೈಪೋಟಿ ಇಲ್ಲದಿರುವಿಕೆ (೩) ಜನರ ಆದಾಯದಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಳ (೪) ಒಳ್ಳೆಯ ವಾತಾವರಣ (೫) ಸುಮಧುರ ಸಂಬಂಧ (೬) ಹೆಚ್ಚು ಕೂಲಿ (೭) ವ್ಯಾಪಾರ-ವಾಣಿಜ್ಯಗಳ ಬೆಳವಣಿಗೆ.

ಇಂತಹ ವಲಸೆಯ ಪ್ರವೃತ್ತಿಯ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರಿಗೆ ಒಳ್ಳೆಯ ದುಡಿಮೆ, ಆರೋಗ್ಯ, ನೆಮ್ಮದಿಯ ಜೀವನ ನೀಡಿದರೂ ಸಹ ಆಮ ಕುಟುಂಬದ, ಸಂಬಂಧಿಕರ, ವಿಘಟನೆಗೆ ಕಾರಣವಾಗುತ್ತದೆ. ಜೊತೆಗೆ ಸಮಾಜದ ಮೇಲೆ ಗಂಭೀರ ಪರಿಣಾಮಗಳನ್ನು ಸಹ ಬೀರಬಹುದು. ಹೇಗೆಂದರೆ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರು ವಲಸೆಯಿಂದಾಗಿ ಅನೇಕ ಪಟ್ಟಣ-ಪ್ರದೇಶಗಳ ಸಂಪರ್ಕಗಳಿಂದಾಗಿ ಬೇರೆ ಬೇರೆ ನೀತಿ-ಅನೀತಿಯ ಹವ್ಯಾಸಗಳನ್ನು ಕರಗತಮಾಡಿಕೊಂಡು, ಅವುಗಳನ್ನು ಬೇರೆ ಬೇರೆ ಕಡೆ ಪ್ರಯೋಗಿಸುತ್ತಾ ಮತ್ತು ಪ್ರಚಾರಗೋಳ್ಳುತ್ತಾ, ಅವುಗಳ ಬೆಳವಣಿಗೆಗೆ ಪುಷ್ಟಿ ದೊರೆಯಬಹುದು. ಇಂಥಹ ಅನೈತಿಕ ಘಟನೆಗಳು ವ್ಯಕ್ತಿ, ಸಮುದಾಯ ಮತ್ತು ಸಮಾಜವನ್ನು ಗಂಡಾಂತರಕ್ಕೆ ದೂಡಲು ಸಹಕಾರಿಯಾಗುತ್ತದೆ.

ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಂಬಂಧಗಳು

ಮಾನವ ಸಂಘಜೀವಿ. ಅವನು ಸಂಘಟನೆಯನ್ನು ತೆರೆದು ಬದುಕಲಾರ ಪ್ರಾಚೀನ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಸಮಾಜದಿಂದ ತಿರಸ್ಕರಿಸಲ್ಪಟ್ಟ, ಮಾನವನಿಗೆ ಗಡಿಪಾರು ಶಿಕ್ಷೆ. ಅರಣ್ಯವಾಸ [ವನವಾಸ] ಅಜ್ಞಾತವಾಸಕ್ಕೆ ಅಟ್ಟಲಾಗುತ್ತಿದ್ದುದನ್ನು ಪುರಾಣ, ಪುಣ್ಯಕಥೆಗಳಿಂದ ತಿಳಿದುಬರುತ್ತದೆ. ಸಮಾಜವು ಎಲ್ಲಾ ಸಮುದಾಯಗಳ ಅಗತ್ಯ ಮತ್ತು ಅವಶ್ಯಕತೆಯು ಒಂದು ನೆಮ್ಮದಿಯ ನೆಲೆಯಾಗಿತ್ತು. ಈ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಸೈಕಲ್‌ರಿಕ್ಷಾ ಸೇವೆಯು ೧೯ನೇ ಶತಮಾನದಲ್ಲಿ ಸಮಾಜದ ಹೆಚ್ಚು ಆದಾಯ ಮತ್ತು ಗೌರವದ ವೃತ್ತಿಯ ಪ್ರತೀಕವಾಗಿತ್ತು. ಕಾಲಕ್ರಮೇಣ ಹೊಸಹೊಸ ಆವಿಷ್ಕಾರ ಜರುಗಿ ಅನೇಕ ಪರ್ಯಾಯ ಸಾರಿಗೆ ವಿಧಾನಗಳ ಬಳಕೆಯಿಂದಾಗಿ, ಸೈಕಲ್‌ರಿಕ್ಷಾ ಬಳಕೆ ಕ್ರಮೇಣ ಆಕರ್ಷಣೆ ಮತ್ತು ಜನಮನ್ನಣೆಯನ್ನು ಕಳೆದು ಕೊಳ್ಳುತ್ತಾ ನಡೆಯಿತು. ಆದ್ದರಿಂದ ಆ ವೃತ್ತಿಯ ಅವಲಂಬಿತರ ಬದುಕು ಸಹ ಅನೇಕ ಗಂಡಾಂತರಗಳನ್ನು ಎದುರಿಸ ಬೇಕಾಗಿದೆ. ಈ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಸೈಕಲ್‌ರಿಕ್ಷಾ ಸಮುದಾಯಗಳ ಸಂಬಂಧಗಳ ಬಗ್ಗೆ, ಶಿಷ್ಟ ಸಮಾಜದ ವಿವಿಧ ನೆಲೆಗಳಿಂದ ಅವರ ಅನುಭವ ಮತ್ತು ಅವರ ಅನಿಸಿಕೆಗಳನ್ನು ಸಂಗ್ರಹಿಸಲಾಗಿದೆ ಈ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ಸೈಕಲ್ ರಿಕ್ಷಾಗಳೊಂದಿಗೆ ಸಾರ್ವಜನಿಕರ ಆಟೋಗಳ, ವಿದೇಶಿ ಪ್ರವಾಸಿಗರ, ಶಾಲಾಮಕ್ಕಳ, ಮಹಿಳೆಯರ, ಪೋಲೀಸರ, ಅಪರಾಧಿಗಳ, ಸಮಾಜದ ಗಣ್ಯರ ಹಾಗು ವಿವಿಧ ಸಾಮಾಜಿಕ ಕಾರ್ಯಕರ್ತರಿಂದ ಸೈಕಲ್ ರಿಕ್ಷಾಗಳ ಬಳಕೆ, ಅವಲಂಬಿತರ ಸ್ಥಿತಿ, ಅವನತಿಯ ಕಾರಣಗಳೇನು? ಬದಲಾವಣೆಯನ್ನು ಬಯಸುವಿರಾ ಏಕೆ? ಯಾವರೀತಿ ? ಇತ್ಯಾದಿ ವಿವರಗಳನ್ನು ಅರಿಯುವ ಪ್ರಯತ್ನಕ್ಕೆ ಪೂರಕವಾಗಿ ನಮ್ಮ ಪ್ರಶ್ನಾವಳಿಯಲ್ಲಿ ಅವಕಾಶ ಮಾಡಿಕೊಡಲಾಗಿದೆ. ಮತ್ತು ಅವರ ಹೆಚ್ಚಿನ ವಿವರಗಳನ್ನು ಧ್ವನಿ ಮುದ್ರಣವನ್ನು ಸಹ ಮಾಡಲಾಗಿದೆ. ಆರಂಭದಲ್ಲಿ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರೊಂದಿಗಿನ ಸಾರ್ವಜನಿಕರ ಸಂಬಂಧಗಳನ್ನು ವಿವರಗಳನ್ನು ಚರ್ಚಿಸಲಾಗಿದೆ.

ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರ ಮತ್ತು ಸಾರ್ವಜನಿಕರು

ಭಾರತೀಯ ಸಮಾಜವು ಅನೇಕ ಧರ್ಮ ಮತ್ತು ಹಲವಾರು ಜಾತಿಗಳಿಂದಾಗಿ, ರಿಕ್ಷಾಬಳಕೆದಾರರು ವಿವಿಧ ಪಂಗಡಗಳಿಗೆ ಸೇರಿದವರಾಗಿರುತ್ತಾರೆ. ಕ್ಷೇತ್ರಕಾರ್ಯದಲ್ಲಿ ಸಂಗ್ರಹಿಸಿದ ಕೆಲವು ವ್ಯಕ್ತಿಗಳ ವಿಚಾರಗಳು ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರ ಬಗ್ಗೆ ಅನುಕಂಪವಿದ್ದರೆ, ಮತ್ತೇ ಕೆಲವರ ವಿಚಾರಗಳು ಆಕ್ರೋಷಭರಿತವಾಗಿದ್ದವು. ಕೆಲವು ಬಳಕೆದಾರರು ಇಂದಿನ ಆಧುನೀಕತೆಯಲ್ಲಿ ಜನರ ಅಭಿರುಚಿ ಹಾಗು ಹವ್ಯಾಸಗಳು ಬದಲಾಗಿವೆ. ವಿಜ್ಞಾನ ಮತ್ತು ತಾಂತ್ರಿಕತೆಯನ್ನು ನಿರೀಕ್ಷಿಸುವ ಇಂದಿನ ದಿನಗಳಲ್ಲಿ ಸಂಪ್ರಾದಾಯಿಕ ನೆಲೆಯಲ್ಲಿರುವ ಸೈಕಲ್‌ರಿಕ್ಷಾ ಸಾರಿಗೆಯು ತಾಂತ್ರಿಕತೆಯನ್ನು ಅಳವಡಿಸಿಕೊಳ್ಳಬೇಕಾಗಿದೆ. ಅಂದಾಗ ಮಾತ್ರ ಜನರನ್ನು ಆಕರ್ಷಿಸಲು ಸಾಧ್ಯವಾಗುತ್ತದೆ ಎಂಬುದು ಬಹುಜನರ ಅಭಿಪ್ರಾಯವಾಗಿದೆ ಒಂದುವೇಳೆ ತಾಂತ್ರಿಕತೆಗೆ ಅವಕಾಶವಿಲ್ಲದಿದ್ದಲ್ಲಿ ಬೇರೆಬೇರೆ ಉದ್ಯೋಗಗಳಿಗೆ ವಲಸೆ ಹೋಗುವುದು ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿದೆ. ಏಕೆಂದರೆ ಸಾರ್ವಜನಿಕರ ಹವ್ಯಾಸಗಳು ಬದಲಾಗುತ್ತಿರುವುದರಿಂದ ತಾಂತ್ರಿಕತೆಯುಳ್ಳ ಸಾರಿಗೆಯ ಆಕರ್ಷಣೆ ಸಮಾಜಗಳಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚುತ್ತಾ ನಡೆಂದೆ.

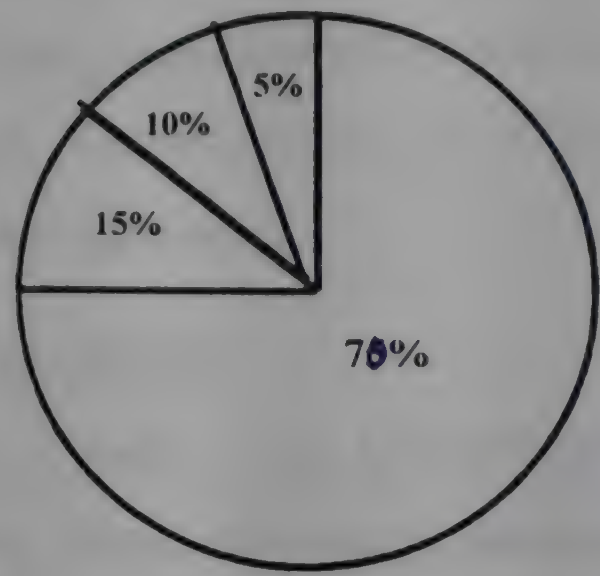
ಸಾರ್ವಜನಿಕರ ಪ್ರಕಾರ ರಿಕ್ಷಾಸೇವೆಯಲ್ಲಿ ಯಾವುದೇ ತಾಂತ್ರಿಕತೆಯಿಲ್ಲದೆ ಅದು ನಿಧಾನವಾದ ಸಾರಿಗೆಯಾಗಿದ್ದು ನಗರಗಳು ಕಲುಷಿತಗೊಂಡಿರುವುದರಿಂದ ರಿಕ್ಷಾಗಳಲ್ಲಿ ಸಾಗುವುದರಿಂದ ಬಳಕೆದಾರರ ಆರೋಗ್ಯವು ಅಸ್ವಸ್ಥಗೊಳ್ಳುತ್ತಿದೆ. ಅಲ್ಲದೆ ಆಟೋಗಳಲ್ಲಿ ರಿಕ್ಷಾಗೆ ಪಾವತಿಸುವ ಹಣಕ್ಕಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ವೇಗವಾಗಿ ನಮ್ಮ ವ್ಯವಹಾರಗಳನ್ನು ನಿರ್ವಹಿಸಲು ಸಾಧ್ಯವಾಗುತ್ತದೆ. ಕಲವೊಮ್ಮೆ ರಿಕ್ಷಾ ಬಳಕೆದಾರರ ಚಲನ-ವಲನ ಭಾಷೆಯ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ಪ್ರಯಾಣಿಕರನ್ನು ಬೆದರಿಸಿ ಹೆಚ್ಚು ಹೆಚ್ಚು ಹಣವನ್ನು ವಸೂಲಿ ಮಾಡುತ್ತಾ ತುಂಬಾ ಗರ್ವಿಷ್ಠರು, ಯಾವಾಗಲು ಪಾನ ಮತ್ತರು , ಕೊಳೆಯ [ಹೊಲಸು] ಮತ್ತೊಂದು ಹೆಸರೇ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರು ಎಂಬುದು ರಿಕ್ಷಾಚಾಲನೆಯಿಂದ ಕಹಿ ಅನುಭವವನ್ನು ಪಡೆದವರ ಅಭಿಪ್ರಾಯವಾಗಿದೆ.

(ಅ) ಮಹಿಳೆಯರ ವಿಚಾರಗಳು

ಸೈಕಲ್ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರ ಬಗ್ಗೆ ಮತ್ತು ಬಳಕೆಯ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಮಹಿಳಾ ವರ್ಗದಲ್ಲಿ ಸದಾಭಿಪ್ರಾಯವಿದೆ ಶೇಕಡ ೬೦% ರಷ್ಟು ಮಹಿಳೆಯರು ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರು ವಿನಯವಂತರೂ ಮಹಿಳೆಯರಿಗೆ ತುಂಬಾ ಗೌರವ ನೀಡುತ್ತಾರೆ. ಸುರಕ್ಷಿತವಾಗಿ ತಮ್ಮ ತಮ್ಮ ಸ್ಥಾನಗಳಿಗೆ ನಿಶ್ಚಿಂತವಾಗಿ ತಲುಪಬಹುದು. ಸೈಕಲ್ ರಿಕ್ಷಾ ಬಳಕೆಯಲ್ಲಿ ಯಾವುದೇ ತರಹದ ಮೋಸ ವಂಚನೆಗಳಿಗೆ ಅವಕಾಶವಿಲ್ಲ. ಬಹಳಷ್ಟು ಚಾಲಕರು ಪ್ರಯಾಣಿಸುವಾಗ ಮರೆತುಹೋದ ಸರಕು-ಸಾಮಾನುಗಳನ್ನು ವಿವಿಧ ಆಭರಣಗಳನ್ನು ಪ್ರಾಮಾಣಿಕವಾಗಿ ಹಿಂದಿರುಗಿಸಿದ ನಿದರ್ಶನಗಳಿವೆ ಎಂದು ಸ್ಮರಿಸುತ್ತಾರೆ. ಆದರೆ ಆಟೋಗಳ ಬಳಕೆಯು ತಾಂತ್ರಿಕತೆಯಿಂದ ಕೂಡಿರುವುದರಿಂದ ವೇಗವಾಗಿ ಹೋಗುವುದರಿಂದ ಏನೆಲ್ಲಾ ಅವಾಂತರಗಳಿಗೆ ಈಡಾಗುವ ಸಂಭವ ವಿರುತ್ತದೆ. ಆದರೂ ಇಂದು ವೇಗದ ಕಾಲ ಹೀಗಾಗಿ ಪ್ರತಿಯೊಂದನ್ನು ಪಡೆಯ ಬೇಕಾದರೂ ಆತಂಕಗಳನ್ನು ಎದುರಿಸಬೇಕಾಗಿರುವುದರಿಂದ. ಬೇಗನೇ ತಮ್ಮ ಕೆಲಸ ಕಾರ್ಯಗಳನ್ನು

ಮುಗಿಸಿಕೊಂಡು ಮನೆಗಳನ್ನು ಸೇರಿಕೊಳ್ಳಬೇಕಾದ ತವಕದಿಂದಾಗಿ ಆಟೋಗಳನ್ನೇ ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ಬಳಸುತ್ತಿರುವುದಾಗಿ ಅಭಿಪ್ರಾಯಪಡುತ್ತಾರೆ. ಸಾರ್ವಜನಿಕರ ಹಾಗು ಸೈಕಲ್‌ರಿಕ್ಷಾಗಳ ಸಂಬಂಧವನ್ನು ಕೆಳಗಿನ ವೃತ್ತಾಕಾರದ-ಚಿತ್ರಗಳಿಂದ ವೀಕ್ಷಿಸಬಹುದು.

<u>ಅದನ್ನು ವೃತ್ತಾಕಾರದ ಕೋಷ್ಟಕದಿಂದ</u>



ಮೇಲ್ಕಾಣಿಸಿದ ವೃತ್ತಾಕಾರದ ಚಿತ್ರವನ್ನು ಅವಲೋಕಿಸಿದಾಗ, ಸಮಸ್ತ ಸಮಾಜಗಳನ್ನು ಪ್ರತಿನಿಧಿಸುವ ಸಾರ್ವಜನಿಕರು ಎಲ್ಲಾ ವೃತ್ತಿಗಳ ಪೋಷಕರು ಹಾಗು ಪ್ರೇರಕರು ಆಗಿದ್ದಾರೆ. ಇಂದು ಶಿಕ್ಷಣ, ವಿಜ್ಞಾನ ತಾಂತ್ರಿಕತೆಗಳು ಮಾನವನ ದೃಷ್ಟಿಕೋನವನ್ನು ಬದಲಾಯಿಸಿವೆ. ಸಮುದಾಯಗಳ ನಡೆನುಡಿ, ಆಯ್ಕೆ ಹಾಗು ಆಲೋಚನೆಗಳು ಹೊಸತನವನ್ನು ಬಯಸುತ್ತಿವೆ. ಪ್ರತಿಯೊಂದು ಚಲನ-ವಲನಗಳಲ್ಲಿ ಕಾತರ, ಹಾಗು ತೀಕ್ಷ್ಣ ಬೆಳೆವಣಿಗೆಯು ಅನೇಕ ಸರಕು-ಸೇವೆಗಳ ಬಳಕೆಯನ್ನು ಅವಲಂಬಿಸಿ ಹಾಗು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗಳು ನಿರಾಂತಕವಾಗಿ ಕಂಡು ಬರುತ್ತವೆ. ಇಂತಹ ಸನ್ನಿವೇಶದಲ್ಲಿ ವೃತ್ತಾಕಾರದ ಚಿತ್ರದ ಮಧ್ಯಮದಲ್ಲಿರುವ ಸಾರ್ವಜನಿಕರ ವೃತ್ತವು ಕ್ರಮೇಣ ಬೇರೆ, ಬೇರೆ ವಲಯಗಳ ಕಡೆ ಆಕರ್ಷಿತಗೊಳ್ಳುತ್ತಾ ಅವುಗಳೊಂದಿಗೆ ಸಂಯೋಜನೆಗೊಂಡಿರುವುದನ್ನು ಕಾಣಬಹುದು. ತಾಂತ್ರಿಕತೆ ಹಾಗು ಆಧುನೀಕರಣದ ಸಾರಿಗೆಯಾದ ಆಟೋಗಳನ್ನು ಶೇಕಡ ೭೦ ರಷ್ಟು ಸಾರ್ವಜನಿಕರು ಅವಲಂಬಿಸುವ ಮೂಲಕ ಅವುಗಳ ಅವಲಂಬಿತರ ಬದುಕು ಅಬಿವೃದ್ಧಿಗೊಳ್ಳಲು ಕಾರಣವಾಗಿದೆ. ಶೇಕಡ ೧೫ ರಷ್ಟು ಸಾರ್ವಜನಿಕರು ದ್ವಿಚಕ್ರವಾಹನಗಳ ಬಳಕೆಯನ್ನು ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಇತರೆ ಸಾರಿಗೆಗಳಾದ ಸಿಟಿಬಸ್ಸುಗಳು, ಸೈಕಲ್‌ಗಳು ಲಘು ಸರಕು ಸಾರಿಗೆ ವಾಹನಗಳನ್ನು ಶೇ ೧೦ ರಷ್ಟು ಬಳಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಪುರಾತನ ಹಾಗು ಸಾಂಪ್ರದಾಯಿಕ ಸಾರಿಗೆಯಾದ ಸೈಕಲ್‌ರಿಕ್ಷಾದ ಬಳಕೆಯು ಕೇವಲ ಶೇಕಡ ೫ ರಷ್ಟು ಮಾತ್ರ ಬಳಕೆಗೆ ಅನ್ವಯಿಸಿಕೊಂಡಿರುವುದರಿಂದ ಸೈಕಲ್ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕ ಸಮುದಾಯಗಳ ದುಡಿಮೆ ಮತ್ತು ಗಳಿಕೆಯು ಕಡಿಮೆಯಾಗಿ ಅವುಗಳ ಬಳಕೆಯು ತಿರಸ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಒಳಗಾಗುತ್ತಿದೆ. ಇದರಿಂದ ಕಾಲಕ್ರಮೇಣ ಅವುಗಳು ನಮ್ಮ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಿಂದ ಬೇಗ ಕಣ್ಮರೆಯಾಗುವ ಕಾಲ ದೂರವಿಲ್ಲವೆಂಬುದನ್ನು ವೃತ್ತಾಕಾರದ ಚಿತ್ರದಿಂದ ಅರಿಯಬಹುದು.



ಸಾರ್ವಜನಿಕರ ಬಗ್ಗೆ ರಿಕ್ಷಾ ಚಾಲಕರ ಅನಿಸಿಕೆ

ರಿಕ್ಷಾ ಚಾಲಕ ಸಮುದಾಯಗಳ ಅನಕ್ಷರತೆ, ಬಡತನ, ಅಜ್ಞಾನದಿಂದಾಗಿ ರಿಕ್ಷಾಬಳಕೆದಾರರನ್ನು ಅವನು ತುಂಬಾ ಗೌರವದಿಂದ ಬರಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುತ್ತಾನೆ. ಅವನಿಗೆ ಅನ್ನವನ್ನು ಕೊಡುವ ಧಣಿ ಎಂಬುದಾಗಿ, ಎಲ್ಲರನ್ನು (ಬಳಕೆದಾರರನ್ನು) ತಮ್ಮ ಪಾಲಿನ ದೇವತೆಗಳೆಂದು ಭಾವಿಸುತ್ತಾನೆ. ಹೀಗಾಗಿ ಅವರನ್ನು ಕಾಡಿ ಬೇಡಿ ಹೆಚ್ಚು ಹಣಕ್ಕಾಗಿ ಬೇಡಿಕೆ ಸಲ್ಲಿಸುತ್ತಾನೆ ಆದರೆ ರಿಕ್ಷಾಬಳಕೆದಾರರು ಸಮಾಜದ ಮಧ್ಯಮ ವರ್ಗದವರು, ಬಡವರು, ಅವರ ಆರ್ಥಿಕ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಯು ಕೆಳಮಟ್ಟದಲ್ಲಿರುತ್ತದೆಂಬ ಅರಿವು ಸಾಕಷ್ಟು ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರಿಗೆ ತಿಳಿದಿಲ್ಲ. ಕೆಲವು ಸಂಧರ್ಭಗಳಲ್ಲಿ ವಿಪರೀತವಾಗಿ ಕುಡಿದ ಬಳಕೆದಾರರನ್ನು, ಅಶಕ್ತರನ್ನು ಹಾಗು ರೋಗಿಗಳ ಸಾಗಾಟದಲ್ಲಿ ಅತ್ಯಂತ ಮಾನವೀಯತೆಯಿಂದ ವರ್ತಿಸುವ ತಮ್ಮ ಸೇವೆಯ ಸಾರ್ಥಕತೆಯ ಬಗ್ಗೆ ಮೆಚ್ಚುಗೆ ವ್ಯಕ್ತಪಡಿಸುತ್ತಾರೆ.

ಶಾಲಾ ಮಕ್ಕಳು ಮತ್ತು ರಿಕ್ಷಾ ಚಾಲಕರು

ಆಧುನಿಕತೆಯ ಹೊಸಾದ ನಗರೀಕರಣ ಮತ್ತು ಕೈಗಾರೀಕರಣದಿಂದಾಗಿ ಪಟ್ಟಣಗಳಿಗೆ ಉದ್ಯೋಗವನ್ನು ಹುಡುಕಿಕೊಂಡು ಬರುವವರ ಸಂಖ್ಯೆ, ದಿನದಿಂದ ದಿನಕ್ಕೆ ಹೆಚ್ಚುತ್ತಾ ನಡೆಯುತ್ತಿದೆ. ಇಂತಹ ಪರಿಣಾಮದ ಫಲವಾಗಿ ಜನಸಂಖ್ಯೆಯ ಬೆಳವಣಿಗೆಯ ದರವು ನಗರಗಳಲ್ಲಿ ತೀವ್ರವಾಗುತ್ತದೆ. ಅದು ವಸತಿ, ಆಹಾರ, ನೀರು, ಆಸ್ಪತ್ರೆ, ಶಾಲೆ, ಸಿನಿಮಾ, ಅಂಗಡಿ ಮತ್ತು ಹೋಟೆಲ್‌ಗಳ ವಿಸ್ತರಣೆಗೆ ಅನುವು ಮಾಡಿಕೊಟ್ಟ ಮತ್ತಷ್ಟು ಜನಸಮುದಾಯಗಳನ್ನು ಆಕರ್ಷಿಸುವಲ್ಲಿ ಸಫಲವಾಗಿ, ನಗರಗಳು ಜನನಿಬಿಡ ಪ್ರದೇಶವಾಗಿ ಮಾರ್ಪಡಲು ಕಾರಣವಾಗುತ್ತದೆ. ಇದು ವಸತಿ, ಉದ್ಯೋಗ, ಶಿಕ್ಷಣ, ಆರೋಗ್ಯ ಮುಂತಾದವುಗಳ ಪೂರೈಕೆಗೆ ಸಮಸ್ಯೆಯಾಗಿ ಕಂಡುಬರುತ್ತದೆ. ಇಂತಹ ಹಲವಾರು ಸಮಸ್ಯೆಗಳ ಸಂಕೀರ್ಣತೆಗಳಿಂದಾಗಿ ಶಾಲಾ, ಕಾಲೇಜ್, ಆಸ್ಪತ್ರೆ, ವಸತಿ, ಕೈಗಾರಿಕೆಗಳು ಪಟ್ಟಣಗಳಿಂದ ಆದಷ್ಟು ದೂರದ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಕೇಂದ್ರೀಕೃತಗೊಂಡಿರುವುದನ್ನು ಕಾಣುತ್ತೇವೆ. ಹೀಗಾಗಿ ನಗರದ ಜನಸಮುದಾಯಗಳು ಮೂಲಸೌಕರ್ಯಗಳಿಗಾಗಿ ಕಿಲೋಮೀಟರಗಳನ್ನೇ ಕ್ರಮಿಸಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಅದು ಅಶಕ್ತರು ವೃದ್ಧರು, ಮಕ್ಕಳಿಗೆ ಸಹಾಯ, ಸರಕಾರದ ಅವಶ್ಯಕತೆ ಹೆಚ್ಚಾಗಿರಲು ಅನುವು ಮಾಡಿಕೊಡುತ್ತದೆ. ಇಂತಹ ಅತ್ಯಗತ್ಯವಾದ ಜವಾಬ್ದಾರಿಯನ್ನು ನಿಭಾಯಿಸಲು ಸುರಕ್ಷಿತ ಹಾಗು ನಂಬಿಕೆಯ ಸಾರಿಗೆಯ ಅವಶ್ಯಕತೆ ಕಂಡುಬರುತ್ತದೆ. ಅಂತಹ ಸೇವೆಯನ್ನು ನಿರ್ವಹಿಸುವ ಸಾಧನ ವಿಧಾನವೆಂದರೆ ಸೈಕಲ್‌ರಿಕ್ಷಾಗಳು.

ಇಂದಿನ ದಿನಗಳಲ್ಲಿ ನಗರ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿರುವ ಪೋಷಕರಿಗೆ ತಮ್ಮ ಮಕ್ಕಳಿಗೆ ವಿದ್ಯಾಭ್ಯಾಸವನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸುವುದೇ ದೊಡ್ಡ ಸಮಸ್ಯೆ ಹಾಗು ಆತಂಕದ ಸಂಗತಿಯಾಗಿದೆ. ಮಕ್ಕಳನ್ನು ದಿನಾಲು ಶಾಲೆಗೆ ಮತ್ತು ಮನೆಗೆ ಕರೆದು ತರುವುದು ಪ್ರಾಯಾಸವಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಈ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಶಾಲಾ ಮಕ್ಕಳನ್ನು ಸುರಕ್ಷಿತವಾಗಿ ಶಾಲೆಗಳಿಗೆ ಕರೆದೊಯ್ಯುವ ಹಾಗು ಕರೆತರುವ ಜವಾಬ್ದಾರಿಯನ್ನು ಯಶಸ್ವಿಯಾಗಿ ನಿಭಾಯಿಸುವ ಸಾರಿಗೆ ವಿಧಾನವೆಂದರೆ ಸೈಕಲ್‌ರಿಕ್ಷಾ ಸೇವೆ. ಅವರು ಸರಿಯಾದ ಸಮಯಕ್ಕೆ ಮಕ್ಕಳನ್ನು ಶಾಲೆಗೆ ಒಯ್ಯುವ, ಅವರಿಗೆ ಉಪಹಾರ, ನೀರನ್ನು ಸರಬರಾಜು ಮಾಡುವ ಮತ್ತು ಶಾಲಾ ಸಮಯದ ನಂತರ ಅವರನ್ನು ಮನೆಗೆ ಕರೆದುತರುವ ಕೆಲಸವನ್ನು ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕ ಅಚ್ಚುಕಟ್ಟಾಗಿ

ಪ್ರಾಮಾಣಿಕತೆಯಿಂದ ನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಾನೆ. ಅದಕ್ಕಾಗಿ ಈ ಎಲ್ಲಾ ಕಾರ್ಯಗಳಿಗೆ ನಿರ್ದಿಷ್ಟ ಹಣವನ್ನು ತಿಂಗಳಿಗೆ ಗೊತ್ತುಪಡಿಸಿಕೊಂಡಿರುತ್ತಾರೆ. ಇಂತಹ ದೈನಂದಿನ ಮಕ್ಕಳ ಒಡನಾಟ ತಮಗೆ ಸಂತೋಷ ಹಾಗು ಆನಂದವನ್ನು ನೀಡುತ್ತದೆ ಎನ್ನುತ್ತಾರೆ.

ಚಿಕ್ಕ ಮಕ್ಕಳಿಗೆ ಅವನು ತಾತ, ಅಜ್ಜ, ಮಾಮ, ದಾದ, ಅಂಕಲ್‌ನಾಗಿ ಮಕ್ಕಳಿಗೆ ಪೇಟೆಯ ವಿವಿಧ ಭಾಗಗಳ ಪರಿಚಯವನ್ನು ಮಾಡಿಸುತ್ತಾನೆ. ಅವರಿಗೆ ಒಳ್ಳೆಯ ಹಾಗು ಕೆಟ್ಟ ಸಂಗತಿಗಳನ್ನು ತಿಳಿಹೇಳುತ್ತಾನೆ. ಕೆಲವೊಮ್ಮೆ ಮಕ್ಕಳಿಗೆ ತನ್ನ ದೈನಂದಿನ ಆದಾಯದಲ್ಲಿಯೇ ಚಾಕಲೇಟ್, ಪೆಪ್ಪರಮೆಂಟ್, ಶೇಂಗಾ, ಹಣ್ಣು ಹಂಪಲಗಳನ್ನು ಸಹ ಕೊಡಿಸಿ. ಆ ಮಕ್ಕಳ ಸಂತೋಷದಲ್ಲಿ ಭಾಗಿಯಾಗುತ್ತಾನೆ. ತನ್ನ ರಿಕ್ಷಾದಲ್ಲಿ ಮಕ್ಕಳನ್ನು ಶಾಲಾ ಪುಸ್ತಕ, ಟಿಫಿನ್ ಬಾಕ್ಸ್‌ಗಳೊಂದಿಗೆ ಅವರ ಮುಗ್ಧ ಮಾತುಗಳನ್ನು ಕೇಳುತ್ತಾ ಸಂತೋಷ ಪಡೆಯುವುದೇ ತನ್ನ ಸೇವೆಯ ಸಾರ್ಥಕತೆ ಅಡಗಿದೆ ಎನ್ನುತ್ತಾರೆ.

ಇಂದು ಪ್ರತಿಯೊಂದು ನಗರಗಳು ತಮ್ಮ ಅಂತರಾಳದಲ್ಲಿ ಸೂಕ್ಷ್ಮತೆಯನ್ನು ಪಡೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತಿವೆ. ಹಣದ ಆಮಿಷಗಳಿಗೆ ಮಕ್ಕಳನ್ನು ಕಿಡ್ನಾಪ್, ರೇಪ್, ಕೊಲೆ, ಸುಲಿಗೆಗೆ ಮಕ್ಕಳನ್ನು ಬಳಸಿಕೊಳ್ಳುವ ಸಾಧ್ಯತೆ ಹೆಚ್ಚಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಇಂತಹ ಸಮಸ್ಯೆಯ ಸಂಕೋಲೆಗಳನ್ನು ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕ ದಿಟ್ಟವಾಗಿ ಎದುರುಸಿ ಪೋಷಕರ ಮತ್ತು ಸಮಾಜದ ನಂಬಿಕೆಯನ್ನು ಉಳಿಸಿಕೊಳ್ಳಬೇಕಾಗಿದೆ.

ಕೆಲವೊಮ್ಮೆ ಚಿಕ್ಕ ಮಕ್ಕಳು ತಂದೆ–ತಾಯಿಗಳಿಂದ, ಶಾಲಾ ಮಾಸ್ಟರ್‌ಗಳ ಹೆದರಿಕೆಯಿಂದ ರಿಕ್ಷಾದಲ್ಲಿ ಆಕಸ್ಮಿಕವಾಗಿ ಜರುಗುವ ಮಲ–ಮೂತ್ರಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಹೇಸಿಗೆಯಿಲ್ಲ. ಅವನು ಮಕ್ಕಳನ್ನು ಶುಚಿಗೊಳಿಸಿ. ಅವರಿಗೆ ಧೈರ್ಯತುಂಬುವ ಸಾಂತ್ವನದ ಮಾತುಗಳನ್ನು ಹೇಳುತ್ತಾನೆ. ಕೆಲವು ಪೋಷಕ ಸಮುದಾಯಗಳು ಮಕ್ಕಳ ಸುರಕ್ಷಿತ ಸೇವೆಗಾಗಿ ಅವನಿಗೆ ಊಟ, ವಸ್ತ್ರ ಹಾಗು ಹಣವನ್ನು ವಿಶೇಷವಾಗಿ ನೀಡುವುದನ್ನು ಧನ್ಯತೆಯಿಂದ ಸ್ಮರಿಸಿಕೊಳ್ಳುತ್ತಾನೆ. ಒಟ್ಟಾರೆಯಾಗಿ ಸುರಕ್ಷಿತ ಮಕ್ಕಳ ಪ್ರಯಾಣಕ್ಕಾಗಿ ಪೋಷಕರ ಪಾಲಿಗೆ ಅಪತ್ಬಾಂದವ, ಮಕ್ಕಳ ಪಾಲಿಗೆ ರಕ್ಷಣೆಯ ದೇವತೆಯಾಗಿ, ಚಿಗುರುವ ಬುದ್ಧಿಶಕ್ತಿಗೆ ಒಳ್ಳೆಯ ಮಾರ್ಗದರ್ಶಿಯಾಗಿ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕ ತನ್ನ ಸೇವೆಯನ್ನು ಸಲ್ಲಿಸುತ್ತಿದ್ದಾನೆ. ಆದರೆ ಇತ್ತೀಚಿನ ದಿನಗಳಲ್ಲಿ ಆಯಾ ಶಾಲಾ–ಕಾಲೇಜ್‌ಗಳು ವಿದ್ಯಾರ್ಥಿಗಳಿಗಾಗಿ ವಿದ್ಯಾರ್ಥಿ ವಾಹನಗಳ ಬಳಕೆಯನ್ನು ಪ್ರಾರಂಭಿಸಿವೆ ಇಂತಹ ಸೇವೆಯು ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರ ವೃತ್ತಿಗೆ ಮಾರಕವಾಗಿ ಪರಿಣಮಿಸಿ ಅವರ ಜೀವನವನ್ನು ಅಸ್ತವ್ಯಸ್ತಗೊಳಿಸಿವೆ.

ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರು ಮತ್ತು ವಿದೇಶಿ ಪ್ರವಾಸಿಗಳು

ನಗರೀಕರಣದ ಬಳುವಳಿಗಳಾದ ಕೈಗಾರಿಕೆ, ವ್ಯಾಪಾರ, ವಾಣಿಜ್ಯ ಇತಿಹಾಸಿಕ ಸ್ಮಾರಕಗಳು, ವಸ್ತು ಸಂಗ್ರಹಾಲಯ, ಪ್ರಾಣಿಸಂಗ್ರಹಾಲಯ, ಕೃತಕ ಮನೋರಂಜನ ಸ್ಥಳಗಳಿಂದಾಗಿ ವಿಶ್ವದ ಎಲ್ಲಾ ನಗರಗಳು ದೇಶೀಯ ಮತ್ತು ವಿದೇಶೀಯ ಪ್ರವಾಸಿಗರನ್ನು ತಮ್ಮೆಡೆಗೆ ಸೆಳೆಯುತ್ತಿವೆ. ಅದು ಆಯಾ ಪ್ರದೇಶದ ಸಾಂಸ್ಕೃತಿಕ , ಆರ್ಥಿಕ ಹಾಗು ಸಾಮಾಜಿಕ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳ ಮೇಲೆ ಗಮನಾರ್ಹ ಪ್ರಭಾವವನ್ನು ಬೀರುವುದರಲ್ಲಿ ಸಂದೇಹವಿಲ್ಲ. ಈ ನಿಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ಹೊಸಪೇಟೆ ತಾಲೂಕಿನ ವಿಜಯನಗರ ಸಾಮ್ರಾಜ್ಯದ ಗುರುತಾದ ಐತಿಹಾಸಿಕ ಹಂಪಿಯು ತನ್ನ ಕಲಾತ್ಮಕ ಐತಿಹ್ಯಗಳಿಂದಾಗಿ, ದೇಶ, ವಿದೇಶಗಳಿಂದಾಗಿ ಸಾವಿರಾರು ಪ್ರವಾಸಿಗರನ್ನು ತನ್ನೆಡೆಗೆ ಆಕರ್ಷಿಸುತ್ತಿದೆ. ಈ ಎಲ್ಲಾ

ಪ್ರವಾಸಿಗರು ಹೊಸಪೇಟೆ ಪಟ್ಟಣವನ್ನು ಕೇಂದ್ರವಾಗಿಟ್ಟುಕೊಂಡು ತಮ್ಮ ಪ್ರವಾಸದ ರೂಪು-ರೇಷೆಗಳನ್ನು ಕಾರ್ಯಗತಗೊಳಿಸುತ್ತಾರೆ. ಅಂತಹ ಪ್ರವಾಸಿಗರ ಆಗಮನ ಮತ್ತು ನಿರ್ಗಮನವು ರಿಕ್ಷಾವೃತ್ತಿಗೆ ವರವಾಗಿ ಪರಿಣಮಿಸಿದೆ. ಅದು ವಿಶೇಷವಾಗಿ ವಿದೇಶಿ ಪ್ರವಾಸಿಗರು ಅವರ ಬದುಕಿನ ಅವಿಭಾಜ್ಯ ಅಂಗವಾಗಿ ಕಂಡು ಬರುತ್ತಾರೆಂದರೂ ಅತಿಶಯೋಕ್ತಿಯಾಗದು.

ವಿಶ್ವ ವಿಖ್ಯಾತ ಹಂಪಿಯ ಕಲಾಸಿರಿಯ ವೀಕ್ಷಣೆಗಾಗಿ ಅಮೆರಿಕಾ, ಫ್ರಾನ್ಸ್, ಇಂಗ್ಲೆಂಡ್, ಯೂರೋಪ್ ಮತ್ತು ಏಷ್ಯಾದ ಹಲವಾರು ರಾಷ್ಟ್ರಗಳಿಂದ ಬರುವ ಪ್ರವಾಸಿ ಸಮುದಾಯಗಳು ಹೊಸಪೇಟೆ ನಗರದಲ್ಲಿ ವಾಸ್ತವ್ಯ ಹೂಡಿ, ಸುತ್ತಲಿನ ಸ್ಥಳಗಳ ವೀಕ್ಷಣೆಗಾಗಿ ತಿಂಗಳುಗಳನ್ನೇ ಕಳೆಯುತ್ತಾರೆ. ಅವರು ಸಂಶೋಧನೆ, ಆವಿಷ್ಕಾರ, ಅಧ್ಯಯನ ಮತ್ತು ಮನರಂಜನೆಯ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ನಗರದಲ್ಲಿ ಕಳೆಯುವ ತಿಂಗಳು ಅಥವಾ ವರ್ಷಗಳ ಒಡನಾಟವು ರಿಕ್ಷಾಚಾಲನಾ ವೃತ್ತಿಯ ಮೇಲೆ ಬೀರುವ ಪ್ರಭಾವ ಹಾಗು ಪರಿಣಾಮಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಚರ್ಚಿಸಲಾಗಿದೆ.

ವಿದೇಶಿ ಪ್ರವಾಸಿಗರು ಪ್ರೇಕ್ಷಣೀಯ ಸ್ಥಳಗಳ ವೀಕ್ಷಣೆಗಾಗಿ ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ಸೈಕಲ್‌ರಿಕ್ಷಾಗಳನ್ನೇ ಉಪಯೋಗಿಸುತ್ತಾರೆ ಇದರಿಂದ ಅವರಿಗೆ ನಗರದಲ್ಲಿ ಕಂಡುಬರುವ ರಮ್ಯ ದೃಶ್ಯಗಳ ಅಸ್ವಾದಕ್ಕೆ ತುಂಬಾ ಸಹಕಾರಿ ಎಂಬುದು ಬಹಳಷ್ಟು ವಿದೇಶಿ ಪ್ರವಾಸಿಗರ ಅಭಿಮತ. ಮತ್ತು ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರಲ್ಲಿ ಪ್ರಾಮಾಣಿಕತೆ ಇರುತ್ತದೆ. ತಮ್ಮ ಯಾವುದೇ ವಸ್ತುಗಳನ್ನು ಕಳ್ಳತನ, ಅಥವಾ ಮೋಸ ಮಾಡಿದ ಪ್ರಕರಣಗಳೇ ಇಲ್ಲವೆನ್ನುತ್ತಾರೆ. ಅಲ್ಲದೇ ತಮಗೆ ವಿಕ್ಷಣಾ ಸ್ಥಳಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಮಾಹಿತಿಯನ್ನು ಪುಕ್ಕಟೆಯಾಗಿ ನೀಡುತ್ತಾರೆ. ಆದರೆ ಇತರ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಗಳಲ್ಲಿ ಸಾಕಷ್ಟು ಕಿರುಕುಳ , ಮೋಸ, ವಂಚನೆ ಹಾಗು ದಬ್ಬಾಳಿಕೆಗಳನ್ನು ಎದುರಿಸಿರುವುದಾಗಿ ತಮ್ಮ ಅನುಭವಗಳನ್ನು ಸ್ಮರಿಸಿಕೊಳ್ಳುತ್ತಾರೆ. ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕ ವೃತ್ತಿಯ ಬಗ್ಗೆ ಅವರಲ್ಲಿ ತುಂಬಾ ಅನುಕಂಪವಿದೆ. ಅವರ ಕೊಳೆಯಾದ ಬಟ್ಟೆ, ಮುಖ, ಮೈಗೂದಲು ಇವೆಲ್ಲವೂ ಅವರ ವೃತ್ತಿಯ ಭೀಕರ ಸತ್ಯವನ್ನು ಸಾರುತ್ತವೆ. ಇಂತಹ ಸನ್ನಿವೇಷದಲ್ಲಿ ಕನಿಷ್ಟಪಕ್ಷ ತಾವುಗಳು ಸೈಕಲ್‌ರಿಕ್ಷಾವನ್ನು ಬಳಸುವಿಕೆಯಿಂದ ಅವರ ದೈನಂದಿನ ದುಡಿಮೆಗೆ ಸಹಕಾರಿಯಾಗಲೆಂಬುದು ಅವರ ಆಂತರಿಕ ತುಡಿತವಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ಇನ್ನು ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರು ವಿದೇಶಿಗರೊಂದಿಗೆ ಬೆರೆತ ಅನುಭವಗಳನ್ನು ಶ್ರದ್ಧೆಯಿಂದ, ಸಂತೋಷವಾಗಿ ವಿಶ್ಲೇಷಿಸುತ್ತಾರೆ. ಪ್ರೇಕ್ಷಣೀಯ ಸ್ಥಳಗಳಿಗೆ ವೀಕ್ಷಣೆಗೆಂದು ಬರುವ ವಿದೇಶಿ ಪ್ರವಾಸಿಗರು ನಮ್ಮ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಅಮಾಯಕರಾಗಿರುತ್ತಾರೆ. ಅವರಿಗೆ ಮೋಸ, ವಂಚನೆ, ಅನ್ಯಾಯವನ್ನು ಮಾಡುವುದು ನಮ್ಮ ವೃತ್ತಿಗೆ, ತಾಲೂಕು, ಜಿಲ್ಲೆಗೆ ಕೆಟ್ಟ ಹೆಸರು ಬರುತ್ತದೆಂಬುದು ಅವರ ಕಳಕಳಿ.

ವಿದೇಶಿಯರನ್ನು ರಿಕ್ಷಾದಲ್ಲಿ ಕರೆದುಕೊಂಡು ಹೋಗುವುದು ಒಂದು ಅವಿಸ್ಮರಣೀಯ ಅನುಭವಗಳನ್ನು ನೀಡುವಂತಹದ್ದು. ಅವರ ಭಾಷೆ, ನಗು, ಹಾವ-ಭಾವಗಳು ಮುಗ್ಧ ಮಕ್ಕಳನ್ನು ನೆನಪಿಸುತ್ತವೆ. ಅವರು ತಮ್ಮ ಸೇವೆಯ ಬಗ್ಗೆ ವ್ಯಕ್ತಪಡಿಸುವ ಆಶ್ಚರ್ಯ, ಆತಂಕ ಹಾಗೂ ವಿಸ್ಮಯಗಳು ಚಿರಸ್ಮರಣೀಯ. ಕೆಲವು ವಿದೇಶೀ ಪ್ರವಾಸಿಗರು ತಮ್ಮ ರಿಕ್ಷಾಗಳ ಚಾಲನೆಯನ್ನು ಮಾಡುವುದು, ತಮ್ಮನ್ನು ರಿಕ್ಷಾದಲ್ಲಿ ಕೂಡಿಸುವುದು, ಛಾಯಾಚಿತ್ರಗಳನ್ನು ತೆಗೆಯುವುದು ಹಾಗೂ ತಮ್ಮಲ್ಲಿರುವ ಅನೇಕ ವಸ್ತುಗಳನ್ನು, ತಿಂಡಿತಿನಿಸುಗಳನ್ನು ಉತ್ಸಾಯಪೂರ್ವಕವಾಗಿ ಕೊಡುವುದು. ಹಾಗೆಯೇ ತಮ್ಮ

ನಿಗದಿತ ಶುಲ್ಕಗಳಿಗಿಂತ ಹೆಚ್ಚು ಹಣವನ್ನು ನೀಡುತ್ತಾರೆ. ತಮ್ಮೊಂದಿಗೆ ಕನ್ನಡ, ಇಂಗ್ಲೀಷ್ ಭಾಷೆಯನ್ನು ಮಾತನಾಡಲು ಪ್ರಯತ್ನಿಸುವುದು ಹಾಗೂ ತಮ್ಮ ಗುಡಿಸಲುಗಳಿಗೆ ಭೇಟಿ ನೀಡಿ, ಮನೆಯಲ್ಲಿರುವ ಸಾಮಾನುಗಳ ಚಿತ್ರಗಳನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವುದು, ರಿಕ್ಷಾ ಸಮುದಾಯಗಳ ಆಹಾರ ಪದಾರ್ಥಗಳ ರುಚಿಯನ್ನು ಸವಿಯುವ ಮೂಲಕ ಆಶ್ಚರ್ಯ ವ್ಯಕ್ತಪಡಿಸುವುದು, ಹಾಗೆಯೇ ಕುಟುಂಬದವರ ಛಾಯಾ ಚಿತ್ರಗಳನ್ನು ಸೆರೆ ಹಿಡಿದು ಅವುಗಳನ್ನು ವಿದೇಶೀಗಳ ಪ್ರಾಕೃತಿಕ ಸೌಂದರ್ಯಗಳೊಂದಿಗೆ ಸಮೀಕರಿಸುವ ಮೂಲಕ ಅನೇಕ ಛಾಯಾ ಚಿತ್ರಗಳನ್ನು ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರ ವಿಳಾಸಗಳಿಗೆ ಅಂಚೆಯ ಮೂಲಕ ಕಳುಹಿಸಿಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಕ್ಷೇತ್ರ ಕಾರ್ಯದಲ್ಲಿ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರೊಂದಿಗೆ ವಿದೇಶಿಯರು ಕೈಗೊಂಡ ಹಲವಾರು ಪತ್ರಗಳನ್ನು, ಫೋಟೋಗಳನ್ನು ವೀಕ್ಷಿಸಲಾಯಿತು. ತಮ್ಮ ವೃತ್ತಿ, ವಸತಿ, ಬಟ್ಟೆ ಮತ್ತು ಕುಟುಂಬಗಳ ವಾಸ್ತವಿಕ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಯನ್ನು ಪರಿಶೀಲಿಸಿ ಹಲವಾರು ಉಪಕರಣಗಳನ್ನು ಬಹುಮಾನವಾಗಿ ನೀಡಿರುವುದನ್ನು ರಿಕ್ಷಾ ಸಮುದಾಯಗಳು ಪ್ರೀತಿಯಿಂದ ಕಾಪ್ಪರಿಸಿವೆ. ಭಾರತದ ವ್ಯವಸ್ಥಿತ ಸಮಾಜದ ಸಮುದಾಯಗಳು ತಮ್ಮ ವೃತ್ತಿಯ ಬಗ್ಗೆ ಇರುವ ಕೀಳಿರುಮೆಯ ಮನೋಭಾವನೆ ವಿದೇಶಿಯರಲ್ಲಿಲ್ಲ. ಅವರು ಅತ್ಯಂತ ಪ್ರೀತಿಯಿಂದ, ಗೌರವಾಧಾರಗಳಿಂದ ಸಂಪ್ರೀತಗೊಳ್ಳುವುದನ್ನು ತಮ್ಮ ದೈಹಿಕ ಸಾರ್ಥಕತೆಯ ಪ್ರತೀಕವಾಗಿದೆ ಎಂಬ ಹೆಮ್ಮೆಯನ್ನು ರಿಕ್ಷಾ ಸಮುದಾಯಗಳು ಹೇಳಿಕೊಳ್ಳುತ್ತವೆ. ಆದರೆ ನಮ್ಮವರೇ ನಮ್ಮ ರಿಕ್ಷಾಗಳ ಬಳಕೆಯನ್ನು ಮಾಡದೇ, ತಮ್ಮನ್ನು ಅತ್ಯಂತ ಕನಿಷ್ಠವಾಗಿ ಕಾಣುವುದು ತುಂಬಾ ವ್ಯಥೆಯೆಂಬುದಾಗಿ ಬಹುತೇಕ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರ ಅಭಿಪ್ರಾಯವಾಗಿತ್ತು.

ಸೈಕಲ್ ರಿಕ್ಷಾ ಮತ್ತು ಆಟೋಗಳ ಸಂಬಂಧ:-

ನಗರೀಕರಣದ ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ದಿನೇ ದಿನೇ ಅಭಿವೃದ್ದಿಗೊಳ್ಳುತ್ತಿರುವ ಹೊಸಪೇಟೆ ಪಟ್ಟಣವು ಪ್ರವಾಸಿಗರನ್ನು ಕಾರ್ಮಿಕರನ್ನು ವ್ಯಾಪಾರೋದ್ಯಮಿಗಳನ್ನು ಮತ್ತು ಗ್ರಾಹಕ ಸಮೂಹವನ್ನು ತನ್ನೆಡೆಗೆ ಸೆಳೆಯುತ್ತಿದೆ. ಹೀಗಾಗಿ ನಗರದ ಸುತ್ತ ಮುತ್ತ ಕೈಗಾರಿಕೆಗಳು ವಸತಿ ಗೃಹಗಳು ಮನೋರಂಜನಾ ಸ್ಥಳಗಳು, ಶಾಲೆ-ಕಾಲೇಜುಗಳು, ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಆಸ್ಪತ್ರೆಗಳು ಮತ್ತು ವಿವಿಧ ಸರ್ಕಾರಿ, ಖಾಸಗಿ, ಕಛೇರಿಗಳು ತಲೆಯೆತ್ತಿವೆ. ಇಂತಹ ಎಲ್ಲಾ ಸಮುದಾಯಗಳು ತಮ್ಮ ಮೂಲ ನೆಲೆಯಿಂದ ಪಟ್ಟಣಕ್ಕೆ ಬಂದು ಹೋಗಲು ಕಡ್ಡಾಯವಾಗಿ ಯಾವುದೇ ಒಂದು ಸಾರಿಗೆ ವಿಧಾನವನ್ನು ಉಪಯೋಗಿಸಬೇಕಾಗಿರುವುದು ಅನಿವಾರ್ಯ. ಅಂತಹ ವಿವಿಧ ಸಾರಿಗೆಗಳಾದ ದ್ವಿಚಕ್ರ ವಾಹನಗಳು, ಆಟೋಗಳು, ಮಿನಿಡಾರ್‌ಗಳು, ಕಂಪೆನಿ ವಾಹನಗಳು ಮತ್ತು ರಿಕ್ಷಾಗಳನ್ನು ಬಳಸುವುದು ವಾಡಿಕೆ.

ಪ್ರಸ್ತುತ ಸನ್ನಿವೇಶದಲ್ಲಿ ಜನ ಸಮುದಾಯದ ಹವ್ಯಾಸಗಳು, ಅವರ ಅಭಿರುಚಿಗಳು ಬದಲಾಗುತ್ತಿವೆ. ಇಂದು ಎಲ್ಲರೂ ಪಾಶ್ಚಾತ್ಯಕರಣಕ್ಕೆ ಒಳಗಾಗಿ ತಾಂತ್ರಿಕತೆಗೆ ಮನಸೋತಿದ್ದಾರೆ. ಈ ದೃಷ್ಟಿಯಲ್ಲಿ ವೇಗವಾದ ಸಾರಿಗೆ ವಿಧಾನವು ವಿಜೃಂಭಣೆಗೊಳ್ಳುತ್ತಿದೆ. ಈ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಸೈಕಲ್ ರಿಕ್ಷಾಗಳನ್ನು ಜನಸಮುದಾಯಗಳು ತಿರಸ್ಕರಿಸಲು ಮುಖ್ಯವಾದ ಸಾರಿಗೆ ವಿಧಾನವೆಂದರೆ ಆಟೋ ರಿಕ್ಷಾಗಳ ಬೆಳವಣಿಗೆಯೂ ಒಂದು ಕಾರಣ. ಆಟೋಗಳ ಬಳಕೆ ಹೆಚ್ಚಿದಂತೆಲ್ಲಾ ಸೈಕಲ್ ರಿಕ್ಷಾಗಳು ನೇಪಥ್ಯಕ್ಕೆ ಸರಿಯಲು ಬಹಳ ಸಮಯ ಬೇಕಾಗಿಲ್ಲವೆಂಬುದು ಪರಸ್ಥಿತಿಯನ್ನು ಅವಲೋಕಿಸಿದಾಗ ತಿಳಿದುಬರುತ್ತದೆ. ಇಂದು ಸಾರ್ವಜನಿಕರ ಪ್ರತಿಯೊಂದು ಉದ್ದೇಶಕ್ಕೂ ಆಟೋಗಳ ಅವಲಂಭನೆ ಹೆಚ್ಚುತ್ತಿದೆ. ಅದು

ಅತ್ಯಂತ ಕಡಿಮೆ ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿ ಹಾಗೂ ಶೀಘ್ರವಾಗಿ ಬಳಕೆದಾರರನ್ನು ಹೊತ್ತೊಯ್ಯುವ ತಾಂತ್ರಿಕತೆಯುಳ್ಳ ಸಾಧನವೂ ಕೂಡಾ. ಆಟೋ ಚಾಲಕರ ನಡತೆ, ಸ್ವಚ್ಛತೆ, ಉಡುಗೆಗಳು ಸಹ ರಿಕ್ಷಾ ಬಳಕೆದಾರರನ್ನು ಆಟೋಗಳ ಕಡೆಗೆ ಆಕರ್ಷಿಸಲು ಸಮರ್ಥವಾಗಿವೆ. ಪಟ್ಟಣದಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚು ಹೆಚ್ಚು ಆಟೋಗಳ ಪ್ರವೇಶವಾದಂತೆಲ್ಲಾ ಸೈಕಲ್ ರಿಕ್ಷಾಗಳ ಕಣ್ಮರೆಯು ನಿರಂತರವಾಗಿ ನಡೆದಿದೆ. ಇಂತಹ ಸನ್ನಿವೇಶವನ್ನು ಸೈಕಲ್ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರು ಆತಂಕದಿಂದ ನೋಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಹಾಗೆಯೇ ಜನ ಸಮುದಾಯಗಳೂ ಸಹ ರಿಕ್ಷಾಗಳ ಬಳಕೆಯಲ್ಲಿ ಬೇಡುವ ಚೌಕಾಸಿ ಪ್ರವೃತ್ತಿಯನ್ನು ಆಟೋಗಳ ಬಳಕೆಯಲ್ಲಿ ಮಾಡದಿರುವುದು ತಮಗೆಲ್ಲಾ ಸೋಜಿಗದ ಸಂಗತಿಯೆಂಬುದು ರಿಕ್ಷಾ ಸಮುದಾಯಗಳ ಅಭಿಪ್ರಾಯವಾಗಿದೆ.

ಆಟೋದವರ ಅಭಿಪ್ರಾಯ:-

ಆಟೋ ಡ್ರೈವರ್‌ಗಳು ಸಾಕಷ್ಟು ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಸೈಕಲ್ ರಿಕ್ಷಾ ವೃತ್ತಿಯಿಂದ ಬಂದವರಾಗಿದ್ದಾರೆ. ಹೀಗಾಗಿ ಅವರಿಗೆ ರಿಕ್ಷಾದವರ ಬಗ್ಗೆ ಅನುಕಂಪವಿದೆ. ಅವರ ವೃತ್ತಿ, ಆದಾಯ ಜೀವನದ ಬಗ್ಗೆ ತುಂಬಾ ಕಳಕಳಿಯೊಂದಿಗೆ ಆತಂಕವನ್ನೂ ವ್ಯಕ್ತಪಡಿಸುತ್ತಾರೆ. ತಮ್ಮಲ್ಲಿಗೆ ಬರುವ ಆಟೋ ಬಳಕೆದಾರರ ಆರ್ಥಿಕ ಸ್ಥಿತಿ-ಗತಿಗಳನ್ನು ಗಮನಿಸಿ, ಸೈಕಲ್ ರಿಕ್ಷಾಗಳನ್ನು ಬಳಸಲು ಅವರಿಗೆ ಮನವರಿಕೆ ಮಾಡಿಕೊಡುವುದಾಗಿ ಹೇಳುತ್ತಾರೆ. ಕೆಲವೊಮ್ಮೆ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಂದ, ಪರ್ಯಾಯ ಸಾರಿಗೆಯಿಂದ ನಡೆಯುವ ಹಲ್ಲೆ, ದೌರ್ಜನ್ಯ, ಹಿಂಸೆಗಳಿಂದ ರಕ್ಷಿಸಿರುವುದಾಗಿ ಹಲವಾರು ಘಟನೆಗಳನ್ನು ಸ್ಮರಿಸಿಕೊಳ್ಳುತ್ತಾರೆ. ಈ ಸಮುದಾಯಗಳಿಗೆ ಸರ್ಕಾರ, ಬ್ಯಾಂಕುಗಳು ಸಾಲ-ಸೌಲಭ್ಯಗಳನ್ನು ವಿಸ್ತರಿಸಿ, ಆಟೋಗಳನ್ನು ಕೊಳ್ಳಲು ಪ್ರೋತ್ಸಾಹಿಸಬೇಕು ಎಂಬುದು ಎಲ್ಲಾ ಆಟೋ ಚಾಲಕರ ಒತ್ತಾಸೆಯಾಗಿದೆ. ಒಟ್ಟಾರೆಯಾಗಿ ಸೈಕಲ್‌ರಿಕ್ಷಾಗಳಿಗೆ ತಮ್ಮ ಆಟೋಗಳ ಬಳಕೆಯಿಂದ ಕುತ್ತು ಬಂದಿರುವುದೂ ಸಹ ಅವರೆಲ್ಲಾ ಮರೆತಿಲ್ಲ.

ಪೊಲೀಸರು:-

ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕ ಸಮುದಾಯಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಪೊಲೀಸ್ ವ್ಯವಸ್ಥೆಗೆ ಮೃದು ಧೋರಣೆಯಿದೆ. ಏಕೆಂದರೆ ಅವರಲ್ಲಿ ಸಂಘಟನೆಯಿಲ್ಲ, ಕಡಿಮೆ ಆದಾಯ ಬಡತನ, ಅನಾರೋಗ್ಯಗಳಿಂದ ಅವರು ಬಳಲುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ತಾವು ಹೇಳಿದ ಕೆಲಸ ಕಾರ್ಯಗಳನ್ನು ಚಾಚು ತಪ್ಪದೆ ನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಾರೆ. ಆದರೂ ಸಹ ಕೆಲವೊಮ್ಮೆ ರಸ್ತೆ ಸಂಚಾರ ಸೇವೆಯಲ್ಲಿ ಕಿರಿಕಿರಿಯನ್ನುಂಟುಮಾಡುವುದನ್ನು ಪ್ರಮುಖವಾಗಿ ಟೀಕಿಸುತ್ತಾರೆ. ಕೆಲವು ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರು ಸಾರ್ವಜನಿಕರನ್ನು ವೇಶ್ಯಾವಾಟಿಕೆಗೆ ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸುವ ಸೇತುವೆಗಳಾಗಿದ್ದಾರೆಂಬ ಆತಂಕ ಪೊಲೀಸರಲ್ಲಿದೆ. ಇಂತಹ ಕೆಲವು ಅನೈತಿಕ ನಡತೆಯಿಂದಾಗಿ ತಮ್ಮಿಂದ ಬೈಗಳು ಮತ್ತು ಹೊಡೆತಗಳನ್ನು ನೀಡಿರುವುದಾಗಿ ಹೇಳುತ್ತಾರೆ. ಕೆಲವೊಮ್ಮೆ ಬಳಕೆದಾರರ ಸರಕು-ಸರಂಜಾಮುಗಳನ್ನು ಲಪಟಾಯಿಸಿದ ಬಗ್ಗೆ ದೂರುಗಳು ಸಹ ಇವೆ ಎಂಬುದು ಪೊಲೀಸ್ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ಅಭಿಪ್ರಾಯವಾಗಿತ್ತು. ಒಟ್ಟಾರೆಯಾಗಿ ಹೇಳುವುದಾದರೆ ಇಂದಿನ ಬದಲಾಗುತ್ತಿರುವ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿ ರಿಕ್ಷಾ ಸಮುದಾಯಗಳು ತಮ್ಮ ದುಡಿಮೆ ಹಾಗೂ ಬದುಕಿಗಾಗಿ ಪರ್ಯಾಯ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಕಂಡುಕೊಳ್ಳಬೇಕಾದ ಅನಿವಾರ್ಯತೆ ತುಂಬಾ ಇದೆ ಎಂಬುದು ಅವರಿಂದ ಮೂಡಿ ಬಂದಿತು.

ಪೊಲೀಸರ ಬಗ್ಗೆ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರ ಅಭಿಪ್ರಾಯಗಳು:-

ತಮ್ಮ ದಿನ ನಿತ್ಯದ ಸಹೋದ್ಯೋಗಿಯಾಗಿ ಮಾಲಿನ್ಯ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಭಾಗಿಗಳಾಗುವ ಪೊಲೀಸರ ಬಗ್ಗೆ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರಿಂದ ಬಂದಿರುವ ದೂರುಗಳು ತುಂಬಾ ಕಡಿಮೆ. ಕೆಲವೊಮ್ಮೆ ನಗರದಲ್ಲಿ ಕಂಡು ಬರುವ ಕೊಲೆ, ದುಂಬಿ, ಸುಲಿಗೆ ಪ್ರಕರಣಗಳಲ್ಲಿ ಸತ್ತು ಹೋದ, ಗಾಯಾಳುಗಳಾದ ವ್ಯಕ್ತಿಗಳನ್ನು ಆಸ್ಪತ್ರೆ, ಪೊಲೀಸ್ ಠಾಣೆಗೆ ಸಾಗಿಸಲು ಪುಕ್ಕಟೆಯಾಗಿ ರಿಕ್ಷಾಗಳ ಉಪಯೋಗವನ್ನು ಮಾಡುತ್ತಾರೆಂಬುದು ಬಹಳಷ್ಟು ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರ ಅಂಬೋಣ. ಕೆಲವೊಮ್ಮೆ ನಗರದಲ್ಲಿ ಪೊಲೀಸರು ಬೇರೆ ಬೇರೆ ಬಡಾವಣೆಗಳಿಗೆ ಸಾಗಲು ರಿಕ್ಷಾಗಳನ್ನೇ ಉಪಯೋಗಿಸಿಕೊಂಡು ಯಾವುದೇ ಶುಲ್ಕವನ್ನು ನೀಡದೇ ಹೊರಟು ಹೋಗಿರುವುದಾಗಿ ಸ್ಮರಿಸಿಕೊಳ್ಳುತ್ತಾರೆ. ತಮ್ಮ ಸಹೋದ್ಯೋಗಿ ಮಿತ್ರರು ಪೊಲೀಸರ ಅಪ್ಪಣೆ ಮೇರೆಗೆ ಶವ ಸಂಸ್ಕರಗಳಿಗೆ ರಿಕ್ಷಾವನ್ನು ಬಳಸಿದವರು ನಿರ್ಗತಿಕರಾದ ಅನೇಕ ಉದ್ಧಾಹರಣೆಗಳನ್ನು ನೀಡುವ ಮೂಲಕ ತಮ್ಮ ಮೌಢ್ಯತೆಯನ್ನು ಪ್ರದರ್ಶಿಸುತ್ತಾರೆ. ಒಟ್ಟಾರೆಯಾಗಿ ತಮ್ಮ ವೃತ್ತಿಗೆ ಪೊಲೀಸರಿಂದ ದಬ್ಬಾಳಿಕೆ, ಸುಲಿಗೆ ಮತ್ತು ಆಕ್ರಮಣಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಒಂದು ಮಾತನ್ನೂ ಆಡುವುದಿಲ್ಲ.

ರಿಕ್ಷಾ ಮತ್ತು ಗಣ್ಯ ವ್ಯಕ್ತಿಗಳೊಂದಿಗಿನ ಸಂಬಂಧ:-

ಪ್ರಸ್ತುತ ಸನ್ನಿವೇಶದಲ್ಲಿ ಸೈಕಲ್ ರಿಕ್ಷಾಗಳ ಬಳಕೆ ಮತ್ತು ರಿಕ್ಷಾ ಸಮುದಾಯಗಳ ಬದುಕು-ಬವಣೆಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಶಿಕ್ಷಕರು, ವಕೀಲರು, ಅಧಿಕಾರಿಗಳು, ಸಮಾಜ ಸೇವಕರು ಮತ್ತು ಯುವ ಸಮೂಹವನ್ನು ನಮ್ಮ ಸಂದರ್ಶನದ ವ್ಯಾಪ್ತಿಗೆ ಒಳಪಡಿಸಿದಾಗ ಅವರೆಲ್ಲಾ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರ ಸ್ಥಿತಿ ಗತಿಯ ಬಗ್ಗೆ ತುಂಬಾ ಅನುಕಂಪದ ಮಾತುಗಳನ್ನು ಆಡುತ್ತಾರೆ. ಜೊತೆಗೆ ಸಮಾಜದಲ್ಲಿ ಆಕಸ್ಮಿಕವಾಗಿ ತಲೆಯೆತ್ತಿ, ಪೆಡಂಭೂತವಾಗಿ ಬೆಳೆಯುತ್ತಿರುವ ಹೆಚ್.ಐ.ವಿ. ಸೋಂಕು ಮತ್ತು ಏಡ್ಸ್ ರೋಗಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಕಳವಳಗೊಳ್ಳುತ್ತಾರೆ.

ವೈಜ್ಞಾನಿಕತೆ-ತಾಂತ್ರೀಕರಣ-ಅಧುನೀಕರಣದ ಹಿನ್ನಲೆಯಲ್ಲಿ ಬದಲಾವಣೆಗೊಳ್ಳುತ್ತಿರುವ ಇಂದಿನ ದಿನಾಮಾನಗಳಲ್ಲಿ, ಪ್ರಾಚೀನ ನಂಬಿಕೆ, ರೂಢಿ, ವಿಚಾರ, ಸಂಪ್ರದಾಯ ಮತ್ತು ವೃತ್ತಿಗಳನ್ನು ಸ್ಥಿತ್ಯಾಂತರಗೊಳಿಸುವುದು ಅತ್ಯವಶ್ಯಕವೆಂಬುದು ಬಹಳಷ್ಟು ಗಣ್ಯರ ಅಭಿಪ್ರಾಯವಾಗಿದೆ. ಈ ನಿಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ಸೈಕಲ್ ರಿಕ್ಷಾಗಳ ಸೇವೆಯು ಹಳೆಯದಾದ ಒಂದು ಸಾರಿಗೆ ವಿಧಾನ. ಅದು ಈ ಹಿಂದೆ ಸುಧಾರಿತ ಸಾರಿಗೆಯಾಗಿ ಬೆಳೆದು ಬಂದಿದ್ದರಿಂದ ವಿಶ್ವದ ಎಲ್ಲಾ ಸಮಾಜಗಳಿಂದ ಜನಮನ್ನಣೆಯನ್ನು ಪಡೆದುಕೊಂಡಿತ್ತು ಎಂಬುದು ಇತಿಹಾಸ. ಆದರೆ, ಇಂದು ಉತ್ಕೃಷ್ಟವಾದ ತಂತ್ರಜ್ಞಾನದಿಂದಾಗಿ ಹೊಸ ಹೊಸ ಸಾರಿಗೆ ವಿಧಾನಗಳು ಬಳಕೆಗೆ ಬರುತ್ತಿವೆ. ಅವು ಜನರ ಅಭಿರುಚಿ, ಹವ್ಯಾಸ, ಆಲೋಚನೆಗಳಿಗೆ ಹೊಸ ರೂಪವನ್ನು ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಲ್ಲದೇ, ಜನರನ್ನು ಹೊಸತನವನ್ನು ಹಿಂಬಾಲಿಸುವಂತೆ ಮಾಡಿವೆ. ಹೀಗಾಗಿ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕ ಸಮೂಹವು ಹೊಸ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ಸನ್ನಿವೇಶಕ್ಕೆ ಹೊಂದಿಕೊಳ್ಳುವುದು ಅವಶ್ಯಕವಾಗಿದೆ ಎಂಬುದು ಬಹಳಷ್ಟು ಜನರ ಒಮ್ಮತ ಅಭಿಪ್ರಾಯ.

ಸೈಕಲ್ ರಿಕ್ಷಾ ಸೇವೆಯಿಂದ ಕಡಿಮೆ ದರದಲ್ಲಿ ಸರಕು ಸೇವೆಗಳನ್ನು ಸಾಗಿಸಬಹುದು. ಅಲ್ಲದೆ ಸುತ್ತಲಿನ ಪರಿಸರಕ್ಕೂ ಯಾವುದೇ ಗಂಡಾಂತರವೂ ಸಹ ಇಲ್ಲವಾಗಿದೆ. ಆದರೆ, ಇಂದು ನಗರಗಳು ಸಾಕಷ್ಟು ಮಲಿನತೆಗೆ ಒಳಗಾಗಿರುವುದರಿಂದ ತಾಂತ್ರಿಕತೆಯಿಲ್ಲದ ಮತ್ತು ನಿಧಾನಗತಿಯ ಸಾರಿಗೆ ವಿಧಾನವಾದ ಸೈಕಲ್ ರಿಕ್ಷಾವನ್ನು ಬಳಸಲು ಸಮಾಜದ ಪ್ರತಿಷ್ಠಿತ ವರ್ಗ ಹಿಂದೆ ಮುಂದೆ ನೋಡುವಂತಾಗಿದೆ. ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರಲ್ಲಿ ಸಂಘಟನೆ ಇಲ್ಲದ ಕಾರಣ ದಿನಾಲೂ ಪಾದಚಾರಿಗಳಿಂದ, ಪರ್ಯಾಯ ಸಾರಿಗೆ ವಿಧಾನಗಳಿಂದ ಹಲ್ಲೆಗೊಳಗಾಗುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಅವರಿಗೆ ಯಾವುದೇ ರೀತಿಯ ರಕ್ಷಣೆಯಿಲ್ಲದ ಅಮಾಯಕ ಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿ ನಿಕೃಷ್ಟವಾದ ಜೀವನವನ್ನು ಸಾಗಿಸಬೇಕಾಗಿದೆಯೆಂಬ ಅನುಕಂಪವಿದೆ. ಯುವ ಜನಾಂಗವಂತೂ ಪಾಶ್ಚಾತ್ಯ ಸಮೂಹ ಸನ್ನಿಗೆ ಒಳಗಾಗಿ ಪ್ರಾಚೀನ ವಿಧಾನಗಳನ್ನೇ ಮರೆತುಬಿಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಈ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ತ್ರಿಶಂಕು ಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿರುವ ರಿಕ್ಷಾ ಸಮುದಾಯಗಳನ್ನು ಬದಲಿ ಉದ್ಯೋಗಕ್ಕೆ ಪ್ರೇರೇಪಿಸುವ ಹಾಗೂ ಅವರಿಗೆ ಸಹಾಯ ಸಹಕಾರವನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸಲು ಸರ್ಕಾರ, ಖಾಸಗಿ ಸಂಸ್ಥೆಗಳು, ಸಮಾಜ ಸೇವಕರು ಮುಂದೆ ಬರಬೇಕಾಗಿದೆ. ಮತ್ತು ಪ್ರಾಚೀನತೆಯನ್ನು ಪೋಷಿಸುವ ಹೃದಯ ವೈಶಾಲ್ಯತೆಯನ್ನು ನಾವೆಲ್ಲಾ ಬಳಸಿಕೊಳ್ಳಬೇಕಾಗಿದೆಯೆಂಬುದು ವಿಚಾರವಂತರ ಚಿಂತನೆಯಾಗಿದೆ.

ರಿಕ್ಷಾ ಸಾರಿಗೆ ಸೇವೆಯಿಂದ ನಮ್ಮ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ಕಂಡು ಬರುವ ಕೆಲವು ದುಷ್ಪರಿಣಾಮಗಳನ್ನೂ ಸಹ ತಳ್ಳಿ ಹಾಕುವಂತಿಲ್ಲ. ಅದು ಯುವ ಜನಾಂಗವನ್ನು ಅಡ್ಡ ದಾರಿಗೆ ಒಯ್ಯುವ, ವೇಶ್ಯೆಯರೊಂದಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸುವ ನಿಯೋಗಿಗಳಾಗಿ ಕೆಲಸವನ್ನು ಮಾಡುತ್ತಿವೆ. ಬಹಳಷ್ಟು ವೇಶ್ಯೆಯರು ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕ ಸಮುದಾಯಗಳೊಂದಿಗೆ ನಿಕಟ ಸಂಬಂಧವನ್ನು ಹೊಂದಿರುತ್ತಾರೆ. ಅವರು ಗಿರಾಕಿಗಳನ್ನು ತಮ್ಮಲ್ಲಿಗೆ ಕರೆದು ತರಲು ಸಾಕಷ್ಟು ಪ್ರೋತ್ಸಾಹಕ ರೂಪದಲ್ಲಿ ಹಣವನ್ನು ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರಿಗೆ ನೀಡುತ್ತಾರೆ. ಇಂತಹ ಆಮಿಶಗಳಿಗೆ ಒಳಗಾಗುವ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರು ಕೆಲವೊಮ್ಮೆ ಯುವಕರನ್ನು ಸುಸಂಸ್ಕೃತ ಜನರನ್ನು ವೇಶ್ಯಾವಾಟಿಕೆಗೆ ಪ್ರೇರೇಪಿಸುವ ಅವಕಾಶಗಳು ಹೆಚ್ಚಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಇಂತಹ ಸನ್ನಿವೇಶಗಳು ಸಮಾಜದಲ್ಲಿ ಏಡ್ಸ್, ಹೆಚ್.ಐ.ವಿ. ಮತ್ತು ಅನೇಕ ಲೈಂಗಿಕ ರೋಗಗಳು ಒಬ್ಬರಿಂದ ಮತ್ತೊಬ್ಬರಿಗೆ ಹರಡಲು ರಿಕ್ಷಾ ಸಾರಿಗೆಯು ಸಂಪರ್ಕ ಮಾಧ್ಯಮವಾಗುತ್ತದೆಂಬ ಆತಂಕವೂ ಕಂಡು ಬಂದಿತು. ಈಗಾಗಲೇ ಸಮಾಜದಲ್ಲಿ ಶೇಕಡಾ ೧೦ ರಷ್ಟು ಹೆಚ್. ಐ. ವಿ. ಸೋಂಕಿಗೆ ತಗುಲಿದ ಅಂಕಿ–ಅಂಶಗಳು ನಮ್ಮ ಮುಂದಿವೆ. ಇಂತಹ ಭೀಕರ ರೋಗಗಳನ್ನು ತಡೆಗಟ್ಟಬೇಕಾದರೆ, ರಿಕ್ಷಾ ಸಾರಿಗೆ ವಿಧಾನವನ್ನು ದೈನಂದಿನ ಚಟುವಟಿಕೆಯಿಂದ ತೆಗೆದು ಹಾಕುವುದೇ ಮೇಲು ಎಂಬುದು ಕೆಲವರ ಕಳಕಳಿ.

ರಿಕ್ಷಾ ಚಾಲನೆಯು ಸೋಮಾರಿತನದಿಂದ ಕೂಡಿದ್ದು, ಅದು ಸಮಾಜದಲ್ಲಿರುವ ಪ್ರಥಮ ಆದ್ಯತೆಯ ವೃತ್ತಿಯಾಗಿದೆ. ಹೇಗಾದರೂ ಮಾಡಿ ದಿನಕ್ಕೆ ಐವತ್ತರಿಂದ ಅರವತ್ತು ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ಗಳಿಸುತ್ತೇವೆಂಬ ಭರವಸೆಯಿಂದ ಇಲ್ಲಸಲ್ಲದ ಅನೈತಿಕ ಘಟನೆಗಳಲ್ಲಿ ಭಾಗವಹಿಸಲು ಸಾಕಷ್ಟು ಸಮಯಾವಕಾಶ ಅವರಿಗೆ ದೊರೆಯುತ್ತದೆ. ಇಂತಹ ಸನ್ನಿವೇಶವು ಇಡೀ ಸಾಮಾಜಿಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನೇ ಕಲುಷಿತಗೊಳಿಸುವುದರಲ್ಲಿ ಸಂದೇಹವಿಲ್ಲ. ಈ ನಿಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ಸಮಾಜವನ್ನು ದುಷ್ಟಟಗಳಿಂದ ರಕ್ಷಿಸಬೇಕಾದರೆ ಕಡ್ಡಾಯವಾಗಿ ರಿಕ್ಷಾ ಸೇವೆಯನ್ನು ರದ್ದುಗೊಳಿಸಬೇಕು ಎಂಬುವ ರೋಷದ ಮಾತುಗಳ

ಜೊತೆಗೆ ಇಂದು ರಿಕ್ಷಾ ಬಳಕೆದಾರರ ಸಂಖ್ಯೆ ದಿನದಿಂದ ದಿನಕ್ಕೆ ಇಳಿಮುಖವಾಗುತ್ತಿದೆ. ಇದರಿಂದ ಅವರ ಆದಾಯ ಕಡಿಮೆಯಾಗಿ ಬಡತನ, ನಿರುದ್ಯೋಗ, ಅನಾರೋಗ್ಯ, ವಲಸೆ ಪ್ರವೃತ್ತಿಗಳು ಬೆಳೆಯುತ್ತಾ ಸಾಗಿವೆ. ಅವರ ಕುಟುಂಬಗಳು ಭಿಕ್ಷೆ-ವೇಶ್ಯಾವಾಟಿಕೆಗೂ ಒಳಗಾಗಬೇಕಾದ ಸನ್ನಿವೇಶವೂ ದೂರವಿರಲಾರದು. ಈ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಸೈಕಲ್ ರಿಕ್ಷಾ ಅವಲಂಬಿತರಿಗೆ ಬೇರೆ ಬೇರೆ ವೃತ್ತಿಗಳ ತರಬೇತಿ, ಹಣಕಾಸು ಮತ್ತು ಮಾರ್ಗದರ್ಶನಗಳನ್ನು ಸರ್ಕಾರವು ಹಮ್ಮಿಕೊಳ್ಳುವುದು ಸೂಕ್ತ ಎಂಬ ಅಭಿಪ್ರಾಯಗಳು ಮೂಡಿ ಬಂದಿವೆ.

ಅಪರಾಧಿಗಳೊಂದಿಗಿನ ಸಂಬಂಧ:-

ಸಾಮಾಜಿಕ, ಆರ್ಥಿಕ ಸ್ಥಿರತೆ ಹಾಗೂ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಲ್ಲಿ ಅಪಾರಾಧಿಗಳ ಪಾತ್ರ ಪ್ರಮುಖವಾದದ್ದು. ಯಾವುದೇ ಸಮಾಜದಲ್ಲಿ ಅಪರಾಧಿಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ಮತ್ತು ಪ್ರಾಬಲ್ಯ ಅಧಿಕಗೊಂಡಂತೆ ಜನ ಸಮುದಾಯಗಳು ಆತಂಕ, ಭಯ ಹಾಗೂ ಅಪಾಯಗಳ ಗುಂಗಿನಲ್ಲಿಯೇ ತಮ್ಮ ಕಾಲವನ್ನು ನೂಕುತ್ತಾ ಅವರ ಉತ್ಪಾದನೆ, ಆದಾಯ, ಉಳಿತಾಯಗಳು ಕುಂಟಿತವಾಗುತ್ತವೆ. ಇದಕ್ಕೆ ಪರ್ಯಾಯವಾಗಿ ಸಮಾಜದಲ್ಲಿ ಅಪರಾಧಿಗಳ ಪ್ರಮಾಣ ಕಡಿಮೆಯಿದ್ದು, ಶಾಂತಿ, ನೆಮ್ಮದಿ ಮತ್ತು ಭದ್ರತೆಗಳು ನೆಲೆಸಿದ್ದರೆ ಅಲ್ಲಿ ಉತ್ಪಾದನೆ, ಆದಾಯ, ಬಂಡವಾಳ ಮತ್ತು ಉಳಿತಾಯಗಳು ಅಧಿಕವಾಗಿ ರಾಷ್ಟ್ರದ ಪ್ರಗತಿ ಹಾಗೂ ಸಮಾಜದಲ್ಲಿ ನೆಮ್ಮದಿಯನ್ನು ಕಾಣಲು ಸಾಧ್ಯವಾಗುತ್ತದೆ. ಈ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕ ಸಮುದಾಯಗಳ ಮೇಲೆ ಸಮಾಜದಲ್ಲಿರುವ ಅಪರಾಧಿಗಳ ಪ್ರಭಾವ ಹೇಗಿದೆ? ಅದರ ಪರಿಣಾಮಗಳೇನು? ಅವುಗಳಿಗೆ ಪರಿಹಾರ ಸಾಧ್ಯವೇ? ಎಂಬಿತ್ಯಾದಿ ವಿವರಗಳನ್ನು ಚರ್ಚಿಸಲಾಗಿದೆ.

ಸಮಾಜದ ಕಟ್ಟುಪಾಡುಗಳನ್ನು ಮೀರಿ, ಅನೈತಿಕ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳಲ್ಲಿ ಪಾಲ್ಗೊಂಡು ಸಮಾಜದ ತಿರಸ್ಕೃತಕ್ಕೆ ಪತ್ರರಾದ ಕೆಲವು ವ್ಯಕ್ತಿಗಳನ್ನು ಅಪರಾಧಿಗಳೆನ್ನಬಹುದು. ಅವರಲ್ಲಿ ಜೈಲುವಾಸಿಗಳು, ಕೊಲೆಗಾರರು, ದರೋಡೆಕಾರರು, ಚಿಕ್ಕ ಪುಟ್ಟ ದಾದಾಗಳು, ಬಲಿಷ್ಠರು ಹಾಗೂ ವೇಶ್ಯೆಯರು ಬರುತ್ತಾರೆ. ನಗರೀಕರಣವು ವಿಸ್ತೃತಗೊಂಡಂತೆ ಅಪರಾಧಿಗಳಿಗೆ ರಕ್ಷಣೆ ನೀಡುವ ಯೋಗ್ಯ ತಾಣವಾಗಿ ಕಂಡು ಬರುತ್ತದೆ. ಏಕೆಂದರೆ ಅಲ್ಲಿನ ಸಮಾಜವು ಅವರನ್ನು ತೀವ್ರವಾಗಿ ಪರಿಗಣಿಸುವುದಿಲ್ಲ ಮತ್ತು ಅವರಿಗಿರುವ ಸ್ಥಾನ ಮಾನಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಯಾರೂ ತಲೆಕೆಡಿಸಿಕೊಳ್ಳುವುದಿಲ್ಲ. ಹೀಗಾಗಿ ಬಹುತೇಕ ಅಪರಾಧಿಗಳೆಲ್ಲರೂ ನಗರಗಳನ್ನು ಆಯ್ಕೆ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುತ್ತಾರೆ. ಆದರೆ ಹಳ್ಳಿ ಸಂಸ್ಕೃತಿಯಲ್ಲಿ ಇಂತಹುಗಳಿಗೆ ಜಾಗವಿಲ್ಲ. ಸಮಾಜವು ಅವರನ್ನು ಬಹಿಷ್ಕರಿಸುತ್ತದೆ. ಅವರೊಂದಿಗೆ ಯಾವುದೇ ವ್ಯವಹಾರಕ್ಕೂ ಕಟ್ಟು ನಿಟ್ಟಿನ ನಿಷೇಧವನ್ನು ವಿಧಿಸಲಾಗುತ್ತದೆ. ದಿನಾಲೂ ಅವರನ್ನು ಕಣ್ಣಲ್ಲಿ ಕಣ್ಣಿಟ್ಟು ಕಾಯುವುದರಿಂದ ಅಪರಾಧಿಗಳಿಗೆ ಬದುಕು ಅಲ್ಲಿ ದುಸ್ತರವಾಗುತ್ತದೆ. ಈ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಮಾಹಿತಿದಾರರು ಒದಗಿಸಿದ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ಹೊಸಪೇಟೆ ನಗರವು ಗೂಂಡಗಿರಿ, ದಾದಾಗಿರಿ ಮತ್ತು ಸುಲಿಗೆಗಳಿಂದ ಮುಕ್ತವಾಗಿಲ್ಲ.

ಆಯಾ ಪ್ರದೇಶಗಳಿಗೆ ಒಬ್ಬೊಬ್ಬ ದಾದಾಗಳಿದ್ದಾರೆ. ಅವರು ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರನ್ನು ಮನಸಾ ಇಚ್ಛಾ ಬಳಸಿಕೊಂಡು ಯಾವುದೇ ಶುಲ್ಕವನ್ನು ನೀಡದೇ ಹೊರಟು ಹೋಗುತ್ತಾರೆ. ಕೆಲವೊಮ್ಮೆ ತಮ್ಮ ದಿನನಿತ್ಯದ ಗಳಿಕೆಯನ್ನು ವಸೂಲಿ ಮಾಡಿ,

ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರ ಎದುರಿಗೆ ಕುಡಿದು, ತಿಂದು ಮಜಾ ಉಡಾಯಿಸುತ್ತಾರೆ. ಕೆಲವೊಮ್ಮೆ ಮಧ್ಯ ರಾತ್ರಿಗಳಲ್ಲಿ ವೇಶ್ಯಯರೊಂದಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸಲು ಒತ್ತಾಯಿಸುತ್ತಾರೆ. ಒಂದು ವೇಳೆ ತಿರಸ್ಕರಿಸಿದರೇ, ಶಿಕ್ಷೆಯೂ ಸಹ ಕಾಯ್ದಿರುತ್ತದೆ. ಕೆಲವೊಮ್ಮೆ ಪ್ರತಿ ದಿನವೂ ಹಣವನ್ನು ಕೊಡುವಂತೆ ಸತಾಯಿಸುತ್ತಾರೆ. ಒಟ್ಟಾರೆಯಾಗಿ ಹೇಳುವುದಾದರೆ ಅಪರಾಧಿಗಳಿಂದ ತುಂಬಾ ಶೋಷಣೆಯಿದೆಯೆಂದು ಬಹಳಷ್ಟು ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರು ಗೌಪ್ಯವಾಗಿ ನುಡಿಯುತ್ತಾರೆ.

ಎರಡನೇಯದಾಗಿ ವೇಶ್ಯಯರೊಂದಿಗೆ ಕೆಲವು ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರ ಒಡನಾಟವಿದೆ. ಪ್ರಾರಂಭದಲ್ಲಿ ರಾಜಪ್ರಭುತ್ವದ ಸುಸೂತ್ರ ಆಡಳಿತಕ್ಕಾಗಿ ಕಂಡು ಹಿಡಿದ ಸ್ತ್ರೀಯರ ಬಳಕೆಯು ರಾಜನ ಆಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿ, ದೇವಸ್ಥಾನ, ಗುಡಿ, ಯಜ್ಞ-ಯಾಗಾದಿಗಳಲ್ಲಿ ನಡೆಯುತ್ತಿದ್ದ ವಿಚಾರ, ಆಲೋಚನೆ ಹಾಗೂ ವಿಧಿ-ವಿಧಾನಗಳ ಸಂಗ್ರಹಣೆಗಾಗಿ ಬಳಕೆಗೆ ಬಂದ ಈ ವಿಧಾನವು ಅಂದಿನ ಸಮಾಜದಲ್ಲಿ ಗೌರವಯುತ ಸ್ಥಾನವನ್ನು ಪಡೆದುಕೊಂಡಿತ್ತು. ಆದರೆ ಇಂದು ಇಡೀ ಸಮಾಜ ಅವರನ್ನು ತುಚ್ಛವಾಗಿ ಕಾಣುತ್ತಿದೆ. ಅವರ ಬದುಕು ಮತ್ತು ಬಯಕೆಗಳು ತುಂಬಾ ಕನಿಷ್ಠವಾಗುತ್ತಿವೆ. ಇಂತಹ ಸನ್ನಿವೇಶದಲ್ಲಿ ತಮ್ಮ ಬದುಕಿನ ಆಸರೆಯಾಗಿ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕ ಸಮುದಾಯವನ್ನೇ ಅವರು ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ಮೆಚ್ಚಿಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆ. ತಮ್ಮ ದೈನಂದಿಕ ಜೀವನದ ಆಸರೆಯಾಗಿ ಪುರುಷರನ್ನೇ ಆಶ್ರಯಿಸಬೇಕಾಗಿರುವುದರಿಂದ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರನ್ನು ಪರಪುರುಷರನ್ನು ಕರೆದುಕೊಂಡು ಬರಲು ಪುಲಾಯಿಸುತ್ತಾರೆ. ಇದಕ್ಕಾಗಿ ವಿಶೇಷ ಪ್ರೀತಿ-ಆದರಗಳೊಂದಿಗೆ ಪ್ರೋತ್ಸಾಹಕ ಹಣವನ್ನು ನೀಡುತ್ತಾರೆ. ಹಾಗೂ ತಮ್ಮ ವೃತ್ತಿಯ ಗಿರಾಕಿಗಳ ಹುಡುಕಾಟಕ್ಕಾಗಿ ಕಡಿಮೆ ದರದಲ್ಲಿರುವ ಸೈಕಲ್ ರಿಕ್ಷಾ ಸೇವೆಯನ್ನು ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ಬಳಸುತ್ತಾರೆ. ತಮ್ಮ ಹಲವಾರು ಕಷ್ಟ ಕಾರ್ಪಣ್ಯಗಳನ್ನು ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರ ಮುಂದೆ ಹೇಳಿ ಕೊಳ್ಳುವುದರ ಮೂಲಕ ಅವರನ್ನು ತಮ್ಮ ನಿಯಂತ್ರಣಕ್ಕೆ ಒಳಪಡಿಸಿಕೊಳ್ಳುತ್ತಾರೆ. ಇದರಿಂದ ಉತ್ತೇಜಿತರಾದ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರು ಬಳಕೆದಾರರನ್ನು ಹುಡುಕಿ ತರುವುದರ ಜೊತೆಗೆ ಒಂದು ಜೀವಿಯ ಬದುಕಿಗೆ ಆಸರೆ ನೀಡುವುದಾಗಿ ಸಮಾಧಾನದ ನಿಟ್ಟುಸಿರು ಬಿಡುತ್ತಾರೆ. ಕೆಲವು ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರು ತಾವು ಸಹ ಬದುಕಲು ಸುಲಭ ದಾರಿಯೆಂದು ಅಸಮಾಧಾನದಿಂದ ಹೇಳುತ್ತಾರೆ.

ಅಧ್ಯಾಯ - ೫

ಸಮಾರೋಪ

ಸಮಾರೋಪ

ಒಂದು ವ್ಯವಸ್ಥಿತ ಸ್ವರೂಪವುಳ್ಳ ಸಮಾಜವು ಸಮಸ್ತ ಜೀವರಾಶಿಗಳ ಸ್ವತ್ತು, ಅದು ಸರ್ವ ಜೀವಿಗಳ ಮೇಲೆ ನಿಯಂತ್ರಣ ಹೊಂದಿರುವಂತೆ ಸರ್ವರ ಉಪಯೋಗಕ್ಕೂ ಅವಕಾಶವಿದ್ದಾಗ ಮಾತ್ರ ಎಲ್ಲಾ ಜೀವಿಗಳ ಸರ್ವತೋಮುಖ ಬೆಳವಣಿಗೆಯು ಪರಿಪೂರ್ಣಗೊಳ್ಳಲು ಸಾಧ್ಯವಾಗುತ್ತದೆ. ಈ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ನಮ್ಮ ಅಧ್ಯಯನಕ್ಕೆ ಸೀಮಿತವಾದ ಕ್ಷೇತ್ರದಲ್ಲಿರುವ ನೈಸರ್ಗಿಕ ಮತ್ತು ಮಾನವ ನಿರ್ಮಿತ ಸಂಪತ್ತುಗಳು ಸಮಾಜದಲ್ಲಿರುವ ಎಲ್ಲಾ ಸಮುದಾಯಗಳಲ್ಲಿ ಸಮಾನವಾಗಿ ವಿತರಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿದೆಯೇ? ಎಂಬುದನ್ನು ಸೂಕ್ಷ್ಮವಾಗಿ ಪರಿಶೀಲಿಸಿದಾಗ ಸಂಪತ್ತಿನ ಹಂಚಿಕೆಯಲ್ಲಿ ಅಸಮಾನತೆಗಳಿರುವುದು ನಮ್ಮ ಅಧ್ಯಯನದಿಂದ ಕಂಡು ಬರುತ್ತದೆ.

ಪ್ರಸ್ತುತ ಆಂಶಿಕ ಪ್ರೌಢ ಪ್ರಬಂಧವು "ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರ ಆರ್ಥಿಕ ಸ್ಥಿತಿ–ಗತಿ" ಎಂದು ಶೀರ್ಷಿಕೆಯನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದು, ಅದು ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕ ಸಮುದಾಯಗಳಲ್ಲಿರುವ ಸಾಮಾಜಿಕ ಮತ್ತು ಆರ್ಥಿಕ ಪರಿವರ್ತನೆಗಳಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಅರಿಯಲು ಪ್ರಯತ್ನಿಸಿದೆ. ಇದರ ಜೊತೆಗೆ ಅವರ ಸಮಸ್ಯೆಗಳ ಸ್ವರೂಪ, ಪ್ರಮಾಣ ಮತ್ತು ಅವುಗಳ ನಿವಾರಣೆಗೆ ಅವಶ್ಯಕವಾಗಬಹುದಾದ ಪರಿಹಾರೋಪಾಯಗಳನ್ನು ಸೂಚಿಸಲಾಗಿದೆ.

ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಯ ರೂಪದಲ್ಲಿರುವ ನಮ್ಮ ಅಧ್ಯಯನದ ಮೊದಲನೇ ಭಾಗವು ಜಾಗತೀಕರಣದ ಸನ್ನಿವೇಶದಲ್ಲಾದ ಸಾಮಾಜಿಕ ಮತ್ತು ಆರ್ಥಿಕ ಬದಲಾವಣೆಯ ಪರಿಣಾಮವು ಒಂದು ನಿರ್ದಿಷ್ಟ ಸಾಂಪ್ರದಾಯಿಕ ವೃತ್ತಿಯ ಮೇಲೆ ಯಾವ ರೀತಿ ಪ್ರಭಾವ ಬೀರಿದೆ, ಅವುಗಳ ಅವಲಂಬಿತರ ಬದುಕು ಹಾಗೂ ಅವರ ಸಾಮಾಜಿಕ–ಆರ್ಥಿಕ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳ ಮೇಲಾದ ಬದಲಾವಣೆಗಳನ್ನು ಪರಿಶೀಲಿಸಲು ಕೆಲವು ಉದ್ದೇಶಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿದೆ. ಅವುಗಳ ಚೌಕಟ್ಟಿನ ಅಡಿಯಲ್ಲಿ ಅಧ್ಯಯನದ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಲ್ಲಿ ಕಂಡು ಬರುವ ಭಿನ್ನಾಂಶಗಳನ್ನು ಚರ್ಚಿಸುವ ಸಂಕಲ್ಪವನ್ನು ಮಾಡಿದೆ. ಇದರ ಜೊತೆಗೆ ಕೂಲಂಕುಷವಾದ ವಿಶ್ಲೇಷಣೆಗಾಗಿ ಸರಳ ಮತ್ತು ವ್ಯವಸ್ಥಿತವಾದ ಅಧ್ಯಯನದ ಮಾದರಿಯನ್ನು ಅನುಸರಿಸಿ ನಮ್ಮ ಅಧ್ಯಯನದ ವಿನ್ಯಾಸಗಳನ್ನು ತಯಾರಿಸಲಾಗಿದೆ. ಇದಕ್ಕಾಗಿ ಒಂದು ನಿರ್ದಿಷ್ಟ ಕ್ಷೇತ್ರದ ಆಯ್ಕೆಯನ್ನು ಮಾಡಲಾಗಿದ್ದು, ಆ ಪ್ರದೇಶವು ನಮ್ಮ ಅಧ್ಯಯನ ಕ್ಷೇತ್ರದ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯನ್ನು ಸ್ಪಷ್ಟ ಪಡಿಸುತ್ತದೆ.

ಅಧ್ಯಯನದ ಎರಡನೇ ಭಾಗವು ನಮ್ಮ ಸಂಶೋಧನಾ ಕ್ಷೇತ್ರಕಾರ್ಯಕ್ಕೆ ಆಯ್ದುಕೊಂಡ ಪ್ರದೇಶದ ಬಗ್ಗೆ ಅದು ಹೊಂದಿರುವ ನೈಸರ್ಗಿಕ,ಮಾನವ ನಿರ್ಮಿತ ಹಾಗೂ ಮಾನವ ಸಂಪನ್ಮೂಲದ ಬಗ್ಗೆ ಸಂಕ್ಷಿಪ್ತವಾದ ವಿವರಗಳನ್ನು ನೀಡಲು ಪ್ರಯತ್ನಿಸಿದೆ. ಜೊತೆಗೆ ಸಾಕಷ್ಟು ಅನುಷಾಂಗಿಕ ಮಾಹಿತಿಯನ್ನು ಸಂಗಹಿಸುವಲ್ಲಿ ಸಮಯದ ಅಭಾವವು ದೊಡ್ಡ ಅಡಚಣೆಯಾಗಿದ್ದನ್ನು ಮರೆಯುವಂತಿಲ್ಲ. ಹೀಗಾಗಿ ನಮಗೆ ಸುಲಭೋಪಾದಿಯಲ್ಲಿ ದೊರೆತ ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದ ಅನುಷಾಂಗಿಕ ಮಾಹಿತಿಯನ್ನು ಆಧಾರವಾಗಿಟ್ಟುಕೊಂಡು ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆಯು ಹೊಂದಿರುವ ಸ್ಥಾನಮಾನವನ್ನು ಅರೆಯಲು ಸಹಯಕಾವಾಗುತ್ತದೆ. ಹೊಸಪೇಟೆ ತಾಲೂಕು ಜಿಲ್ಲೆಯ ಎಲ್ಲಾ

ತಾಲೂಕುಗಳಿಗಿಂತ ವ್ಯಾಪಾರ, ವಾಣಿಜ್ಯ, ಕೈಗಾರಿಕೆ, ಕೃಷಿ, ನೀರಾವರಿ, ಶಿಕ್ಷಣ ಮತ್ತು ಬ್ಯಾಂಕಿಂಗ್ ಚಟುವಟಿಕೆಯಲ್ಲಿ ವಿಶಿಷ್ಟವಾದ ಸ್ಥಾನವನ್ನು ಹೊಂದಿದೆ. ಆದರೆ ಹೊಸಪೇಟೆ ತಾಲೂಕು ಹೊಂದಿರುವ ಜನಸಂಖ್ಯೆಯ ದೃಷ್ಟಿಯಲ್ಲಿ ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿಯೇ ಹೊಸಪೇಟೆಯು ಎರಡನೇ ಸ್ಥಾನವನ್ನು ಹೊಂದಿದೆ. ಆದರೆ ಭೌಗೋಳಿಕ ವಿಸ್ತೀರ್ಣದಲ್ಲಿ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿಯೇ ಕೊನೆಯ ಸ್ಥಾನವನ್ನು ಪಡೆದಿರುವುದು ಹಲವಾರು ಬೆಳವಣಿಗೆಗೆ ಕಾರಣವಾಗಿದೆ. ಈ ಎಲ್ಲಾ ಅನುಷಾಂಗಿಕ ಮೂಲ ಸೌಕರ್ಯಗಳು ಲಭ್ಯವಿದ್ದರೂ ಸಹ ನಮ್ಮ ಅಧ್ಯಯನಕ್ಕೊಳಪಟ್ಟ ರಿಕ್ಷಾ ಚಾಲಕ ಸಮುದಾಯಗಳ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಯನ್ನು ಸುಧಾರಿಸುವಲ್ಲಿ ಸಹಕಾರಿಯಾಗಿಲ್ಲವೆಂದು ಹೇಳಬಹುದು. ಆದರೆ ಅವೆಲ್ಲವುಗಳು ರಿಕ್ಷಾ ಚಾಲಕ ಸಮುದಾಯಗಳ ಕನಿಷ್ಠ ಸೇವಾ ವ್ಯವಸ್ಥೆಗೆ ದಾರಿ ಮಾಡಿ ಕೊಟ್ಟಿವೆಯೆಂಬುದನ್ನು ತಳ್ಳಿಹಾಕುವಂತಿಲ್ಲ.

ಈ ನಿಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ಆಲೋಚಿಸಿದಾಗ ಹೊಸಪೇಟೆ ತಾಲೂಕು ಹೊಂದಿರುವ ನೈಸರ್ಗಿಕ ಮತ್ತು ಮೂಲ ಸೌಕರ್ಯಗಳ ಸೌಲಭ್ಯಗಳು ಕಡಿಮೆಯೆಂದೇ ಹೇಳಬಹುದು. ಏಕೆಂದರೆ ಬೆಳೆಯುತ್ತಿರುವ ಜನಸಂಖ್ಯೆಯ ಅಗತ್ಯತೆಗಳನ್ನು ಪೂರೈಸುವ ಸಾಮರ್ಥ್ಯತೆ ಈ ತಾಲೂಕಿಗೆ ಇಲ್ಲವೆನ್ನಬಹುದು. ಒಟ್ಟಾರೆಯಾಗಿ ಹೇಳುವುದಾದರೆ ವಿಶ್ವ ಖ್ಯಾತಿ ಪ್ರವಾಸಿ ಸ್ಥಳವಾದ ಈ ತಾಲೂಕಿನ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗಾಗಿ ಕೇಂದ್ರ, ರಾಜ್ಯ ಮತ್ತು ಸ್ಥಳೀಯ ಸರ್ಕಾರಗಳು ವಿಶೇಷ ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ಜಾರಿಗೊಳಿಸುವುದು ತುಂಬಾ ಅಗತ್ಯವಿದೆ. ಅವುಗಳಲ್ಲಿ

೧) ಹೊಸಪೇಟೆ ನಗರದ ವಿಸ್ತರಣೆಗಾಗಿ ಬೇರೆ ಬೇರೆ ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ಜಾರಿಗೆ ತರಬೇಕು.

೨) ಬೆಳೆಯುತ್ತಿರುವ ಜನಸಂಖ್ಯೆಗೆ ಪೂರವಾಗಿ ಮೂಲ ಸೇವಾ ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸಬೇಕು.

೩) ಕೈಗಾರಿಕರಣ ಮತ್ತು ಜನ ಸಂಖ್ಯಾ ಹೆಚ್ಚಳದಿಂದಾಗಿ ಉಂಟಾಗಿರುವ ಮಾಲಿನ್ಯವನ್ನು ತಡೆಗಟ್ಟಿ ಹೊಸಪೇಟೆ ನಗರದ ಸ್ವಚ್ಚತೆಯ ಕಡೆಗೆ ಗಮನವನ್ನು ಹರಿಸಬೇಕು. ಅದು ಹೆಚ್ಚು ಪ್ರವಾಸಿಗರನ್ನು ಆಕರ್ಷಿಸಲು ಸಾಧ್ಯವಾಗುತ್ತದೆ.

ಎರಡನೇ ಭಾಗದ ಅಧ್ಯಯನದ ಮಧ್ಯಭಾಗದಲ್ಲಿ ಕೈಗಾರಿಕರಣದ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ರಿಕ್ಷಾಸಮುದಾಯಗಳ ಮೇಲೆ ಆಗುತ್ತಿರುವ ಸಾಮಾಜಿಕ ಏರಿಳಿತಗಳನ್ನು ಸಂಪೂರ್ಣವಾಗಿ ಪರಿಶೀಲಿಸಲು ವಿವಿಧ ಧರ್ಮ ಮತ್ತು ಜಾತಿಗಳ ವಿವರಗಳನ್ನು ನೀಡಲಾಗಿದೆ. ಅದರ ಜೊತೆಗೆ ಮಾಹಿತಿದಾರರ ಕೌಟುಂಬಿಕ, ಸಾಮಾಜಿಕ, ಆರ್ಥಿಕ ವಿಚಾರಗಳ ವಿವರಗಳನ್ನು ಪ್ರಸ್ತಾಪಿಸಲಾಗಿದೆ. ಇಲ್ಲಿ ಪ್ರಮುಖವಾಗಿ ಕಂಡುಬರುವ ಅಂಶವೆಂದರೆ ಸಾಮಾಜಿಕ ಮತ್ತು ಆರ್ಥಿಕ ಹಿಂದುಳಿಯುವಿಕೆಯಿಂದಲೂ ಈ ಸಮುದಾಯಗಳಲ್ಲಿರುವ ಸಂಪ್ರದಾಯಗಳು ಸರಳವಾಗಿರುವುದನ್ನು ಕಾಣಬಹುದು. ಆ ಎಲ್ಲಾ ಧರ್ಮಗಳ ಹಬ್ಬ-ಹರಿದಿನಗಳ ಆಚರಣೆಗಳೆಲ್ಲವೂ ಅವರ ದೈನಂದಿಕ ದುಡಿಮೆಯನ್ನು ಆಧರಿಸಿರುತ್ತದೆ.

ಪ್ರಸ್ತುತ ಸನ್ನಿವೇಶದಲ್ಲಿ ವಿಶ್ವದೆಲ್ಲಡೆ ಕೋಮು ಗಲಬೆ, ಜಾತಿ ಸಂಘರ್ಷ, ವೈಷಮ್ಯಗಳಿಂದಾಗಿ ಸಾಮಾಜಿಕ ಮತ್ತು ಆರ್ಥಿಕ ಬದಲಾವಣೆಗಳು ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗುತ್ತಿವೆ. ಇಂತಹ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ನಾಗರೀಕತೆಯ ತುತ್ತ ತುದಿಯಲ್ಲಿರುವ ನಾವುಗಳು ರಿಕ್ಷಾ ಸಮುದಾಯಗಳಲ್ಲಿರುವ ಕೆಲವು ಸಾಮಾಜಿಕ ವಿಚಾರಗಳು ಅನುಕರಣೆಗೆ ಯೋಗ್ಯವಾಗಿವೆ ಎನ್ನಬಹುದು.

ಅವುಗಳಲ್ಲಿ,

೧) ಅಂತರ್ಜಾತೀಯ ವಿವಾಹಗಳ ಆಚರಣೆ.

೨) ಎಲ್ಲಾ ಧರ್ಮಗಳನ್ನು ಸಮಾನವಾಗಿ ಗೌರವಿಸುವುದು.

೩) ಜಾತೀಯತೆಯಿಂದ ಮುಕ್ತರಾಗಿರುವುದು.

೪) ವೃತ್ತಿ ಸಮುದಾಯವನ್ನೇ ತಮ್ಮ ಬಂಧು-ಬಳಗವೆಂಬ ಉದಾತ್ತ ಭಾವನೆಯನ್ನು ಹೊಂದಿರುವುದು.

ನಮ್ಮ ಅಧ್ಯಯನದ ಮೂರನೇ ಭಾಗವು ರಿಕ್ಷಾ ಚಾಲಕ ಸಮುದಾಯಗಳ ಬದುಕು, ಅವರ ಆರ್ಥಿಕ ಸ್ವರೂಪ, ಅವುಗಳ ಸ್ಥಿತ್ಯಂತರದ ಅವಶ್ಯಕತೆ ಮತ್ತು ಅವುಗಳೊಂದಿಗೆ ಆ ಸಮುದಾಯಗಳು ಸ್ಪಂದಿಸುತ್ತಿರುವ ಸಂಬಂಧಗಳನ್ನು ಸ್ಪಷ್ಟಪಡಿಸುತ್ತದೆ. ಈ ಭಾಗವು ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕ ಸಮುದಾಯಗಳ ಅಭಿವೃದ್ದಿ ಮತ್ತು ಅನಾಭಿವೃದ್ದಿಯನ್ನು ಪ್ರತಿನಿಧಿಸುತ್ತದೆ. "ಸಾಕ್ಷರತೆಯು ಒಂದು ಗುಣ. ಮನುಷ್ಯನಿಗೆ ದಾರುಣ ಶಕ್ತಿಯನ್ನು ಒದಗಿಸುವ ಒಂದು ಶಕ್ತಿ. ಅದು ಬದುಕನ್ನು ಉತ್ತಮಪಡಿಸಿಕೊಳ್ಳಲು ಇರುವ ಅವಕಾಶಗಳನ್ನು ತಮ್ಮದಾಗಿ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳಲು ಜನರಿಗೆ ಶಕ್ತಿಯನ್ನು-ಸಾಮರ್ಥ್ಯವನ್ನು ಒದಗಿಸುತ್ತದೆ." ಈ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ರಿಕ್ಷಾ ಚಾಲಕ ಸಮುದಾಯಗಳಲ್ಲಿರುವ ಕುಟುಂಬಗಳ ಸಾಕ್ಷರತೆಯ ಪ್ರಮಾಣ, ಅವರ ದೈಹಿಕ ಸಾಮರ್ಥ್ಯವನ್ನು ಪ್ರತಿನಿಧಿಸುತ್ತದೆ. ಅವರಲ್ಲಿನ ಆರೋಗ್ಯದ ಹೋಲಿಕೆ, ಅನಾರೋಗ್ಯಕ್ಕೆ ಕಾರಣವಾಗುವ ವಿವಿಧ ಹವ್ಯಾಸಗಳು ದೈನಂದಿನ ಜೀವನಕ್ಕೆ ತಮ್ಮ ದುಡಿಮೆಯು ಕಡಿಮೆಯಾಗುತ್ತಿರುವ ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ತಮ್ಮನ್ನು ತೊಡಗಿಸಿಕೊಂಡಿರುವ ವಿವಿಧ ಕಸುಬುಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಸುದೀರ್ಘವಾದ ವಿವರಣೆಯನ್ನು ಕೊಡುತ್ತದೆ. ಒಟ್ಟಾರೆಯಾಗಿ ಹೇಳುವುದಾದರೆ ರಿಕ್ಷಾ ಚಾಲಕ ಸಮುದಾಯಗಳಲ್ಲಿರುವ ಶಿಕ್ಷಣ, ಆರೋಗ್ಯ, ದುಡಿಮೆ, ಉಡುಪು ಮತ್ತು ಆಹಾರವು ಅತ್ಯಂತ ಕೆಳಮಟ್ಟದಲ್ಲಿದೆ. ಅದು ಅವರ ದೈಹಿಕ ಅಸಮರ್ಥ್ಯಕ್ಕೆ ಹಾಗೂ ಬಡತನದ ಹೆಚ್ಚಳಕ್ಕೆ ಪ್ರಮುಖ ಕಾರಣವಾಗಿದೆ ಎನ್ನಬಹುದು. ಈ ದೃಷ್ಟಿಯಲ್ಲಿ ಕೆಳಗಿನ ಕ್ರಮಗಳನ್ನು ಕಟ್ಟುನಿಟ್ಟಾಗಿ ಅನುಸರಿಸಿದರೆ ಅವರ ಪರಸ್ಥಿತಿಯು ಸುಧಾರಿಸಲು ಸಾಧ್ಯವಿದೆ.

೧. ಶಿಕ್ಷಣದ ಬಗ್ಗೆ ಅವರಲ್ಲಿ ಅರಿವು ಮೂಡಿಸುವ ವಿವಿಧ ಕಾರ್ಯ ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ಕೈಗೊಳ್ಳಬೇಕು.

೨. ರೇಡಿಯೋ, ದೂರದರ್ಶನ, ಸಿನಿಮಾ, ನಾಟಕಗಳಂತಹ ಶ್ರವ್ಯ ಹಾಗೂ ದೃಶ್ಯ ಮಾಧ್ಯಮಗಳ ಮೂಲಕ ಶಿಕ್ಷಣದ ಮಹತ್ವದ ಬಗ್ಗೆ ಜನ ಜಾಗೃತಿಯನ್ನು ಮೂಡಿಸಬೇಕು.

೩. ರಿಕ್ಷಾ ಚಾಲಕ ಸಮುದಾಯಗಳ ಬಡಾವಣೆಗಳ ಹತ್ತಿರವು ರಾತ್ರಿ ಶಾಲೆ, ಪೂರ್ವ ಪ್ರಾಥಮಿಕ ಶಾಲೆ ಮತ್ತು ಪ್ರಾಥಮಿಕ ಶಾಲೆಗಳನ್ನು ಪ್ರಾರಂಭಿಸಬೇಕು.

೪. ಶಿಕ್ಷಿತ ರಿಕ್ಷಾ ಚಾಲಕರ ಮುಖಾಂತರ ಸದರಿ ಸಮುದಾಯಕ್ಕೆ ಸೇವಾರ್ಯಗಳನ್ನು ಕೈಗೊಳ್ಳಲು ಬಳಸಿಕೊಳ್ಳಬೇಕು.

೫. ಶಿಕ್ಷಿತ ರಿಕ್ಷಾ ಚಾಲಕ ಸಮುದಾಯಗಳಲ್ಲಿನ ಕುಟುಂಬಗಳನ್ನು ಸಾರ್ವಜನಿಕವಾಗಿ ಸತ್ಕರಿಸಬೇಕು.

೧. ಜಿಲ್ಲಾ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಅಧ್ಯಯನ ಕೊಪ್ಪಳ – ಟಿ. ಆರ್. ಚಂದ್ರಶೇಖರ್, ಪುಟ – ೬೬

"ಆಹಾರವು ಜನರ ಮುಲಭೂತ ಅಗತ್ಯವಾಗಿದೆ. ಆಹಾರ-ಹಸಿವಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದ ಸಮಸ್ಯೆಗಳಿಂದ ಜನರು ಮುಕ್ತರಾದಾಗ ಸ್ವಾತಂತ್ರಕ್ಕೆ ನಿಜವಾದ ಅರ್ಥ ಪ್ರಾಪ್ತವಾಗುತ್ತದೆ. ಆಹಾರದ ಕೊರತೆಯ ಕಾರಣ ಹಸಿವಿನಿಂದ ನರಳುತ್ತಿರುವ ಜನರು ಅನಿವಾರ್ಯವಾಗಿ ತಮಗೆ ಇಷ್ಟವಿಲ್ಲದೇ ಇರುವ ಕೆಲಸಗಳನ್ನು ಮಾಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಆಹಾರಕ್ಕಾಗಿ-ಹಸಿವಿನ ನಿವಾರಣೆಗಾಗಿ ಜನರು ತಮ್ಮ ಸ್ವಾತಂತ್ರವನ್ನು ಬಲಿ ಕೊಡುತ್ತಾರೆ. ಸ್ವಾತಂತ್ರದ ಸಂವರ್ಧನೆಗೆ ಆಹಾರ, ಉಡುಪು ಮತ್ತು ದುಡಿಮೆಯು ತುಂಬಾ ಮೂಲಭೂತವಾದ ಸಂಗತಿಯಾಗಿವೆ."೨ ಈ ನಿಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕ ಸಮುದಾಯಗಳಲ್ಲಿರುವ ಕಡಿಮೆ ಆದಾಯವು ಕೆಳಮಟ್ಟದ ಆಹಾರ ವಸ್ತುಗಳು, ಕಡಿಮೆ ಬೆಲೆಯ ವಸ್ತ್ರಗಳು ಹಾಗೂ ಕುಟುಂಬದಲ್ಲಿರುವ ಬೇರೆ ಬೇರೆ ಸ್ವರೂಪದ ತೊಂದರೆಗಳು ಅವರನ್ನು ಅನೇಕ ಕೆಟ್ಟ ಹವ್ಯಾಸಗಳಲ್ಲಿ ತೊಡಗುವಂತೆ ಪ್ರೇರೇಪಿಸಿದೆ. ಇದಕ್ಕಾಗಿ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕ ಸಮುದಾಯಗಳಲ್ಲಿ ಈ ಕೆಳಗಿನ ಕ್ರಮಗಳನ್ನು ಕೈಗೊಳ್ಳುವುದು ಸೂಕ್ತವೆನಿಸುತ್ತದೆ.

೧. ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕ ಸಮುದಾಯಗಳಿಗೆ ಪಡಿತರ ಕಾರ್ಡುಗಳ ಸೌಲಭ್ಯವನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸಬೇಕು.

೨. ಪಡಿತರ ದಾಸ್ತಾನು ಕೇಂದ್ರಗಳ ಮುಲಕ ಪೌಷ್ಟಿಕ ಆಹಾರ ಪದಾರ್ಥಗಳನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಬೆಲೆಯಲ್ಲಿ ವಿತರಿಸಬೇಕು.

೩. ರಿಕ್ಷಾ ಸಮುದಾಯಗಳಿಗೆ ಅನುಕುಲವಾಗುವಂತೆ ವಸತಿಯ ಸಮೀಪ ಆಹಾರ ಪಡಿತರ ವಿತರಣಾ ಕೇಂದ್ರಗಳನ್ನು ಪ್ರಾರಂಭಿಸುವುದು.

೪. ಅವರ ಕೇರಿಗಳಲ್ಲಿ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ದೂರದರ್ಶನ, ರೇಡಿಯೋ, ಬಯಲು ರಂಗಮಂದಿರಗಳನ್ನು ಸ್ಥಾಪಿಸುವ ಮುಲಕ ಅವರಲ್ಲಿ ಸಾಂಸ್ಕೃತಿಕ ಅಭಿರುಚಿಯನ್ನು ಮೂಡಿಸುವುದು.

೫. ಆರೋಗ್ಯದ ಬಗ್ಗೆ ಬೀದಿನಾಟಕ ಮತ್ತು ವಿಶೇಷ ಶಿಬಿರಗಳ ಮೂಲಕ ಅವರಲ್ಲಿ ಜಾಗೃತಿಯನ್ನು ಮೂಡಿಸುವುದು.

೬. ಅತ್ಯಂತ ಕಡಿಮೆ ಬೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಪಡಿತರ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ಮೂಲಕ ಹೆಚ್ಚು ಹೆಚ್ಚು ಬಟ್ಟೆಗಳನ್ನು ಪೂರೈಸಿ ಉಡುಪುಗಳ ಸ್ವಚ್ಛತೆಯ ಬಗ್ಗೆ ರಿಕ್ಷಾ ಚಾಲಕರಲ್ಲಿ ಜಾಗೃತಿಯನ್ನು ತರುವುದು.

೭. ಶ್ರೀಮಂತರು, ವ್ಯಾಪಾರಸ್ಥರು, ಉದ್ದಿಮೆದಾರರು, ಗಣಿಮಾಲಿಕರು ಮತ್ತು ಸಮಾಜ ಸೇವಾಕರ್ತರನ್ನು ಒಳಗೊಂಡ ಸಹಾಯ ಮತ್ತು ಸಲಹಾ ಕೇಂದ್ರಗಳನ್ನು ಸ್ಥಾಪಿಸುವುದು.

ನಮ್ಮ ಅಧ್ಯಯನದ ಮುಖ್ಯ ಭಾಗವೆಂದು ಪರಿಗಣಿಸಲ್ಪಟ್ಟ ಈ ನಾಲ್ಕನೆಯ ಭಾಗವು ಅತೀ ಪ್ರಮುಖವಾದುದು. ನಗರೀಕರಣದ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ರಿಕ್ಷಾಸಮುದಾಯದ ಮೇಲೆ ಉಂಟಾದ ಹಲವಾರು ಸಮಸ್ಯೆಗಳು ಇದರಲ್ಲಿ ಚರ್ಚಿಸಲಾಗಿದೆ.. ಅವುಗಳಲ್ಲಿ ಕೆಲವೇ ಪ್ರಮುಖ ಸಮಸ್ಯೆಗಳನ್ನು ವಿಶ್ಲೇಶಿಸುವ ಮೂಲಕ ಅವುಗಳ ಪರಿಹಾರಕ್ಕೆ ಕೆಲವು ಸಲಹೆ-ಸೂಚನೆಗಳನ್ನು ನೀಡಲಾಗಿದೆ. ಇವುಗಳ ಜೊತೆಗೆ ಇನ್ನೂ ಹಲವಾರು ಸಮಸ್ಯೆಗಳು ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕ ಸಮುದಾಯಗಳಲ್ಲಿ ಅಂತರ್ಗತವಾಗಿವೆ ಎಂಬುದನ್ನು ಮರೆತಿಲ್ಲ. ಇಲ್ಲಿ ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರಲ್ಲಿ ಸಾಮೂಹಿಕವಾಗಿ

೨ = ಅಮರ್ತ್ಯಸೇನರ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಕಥನ – ಟಿ. ಆರ್ ಚಂದ್ರಶೇಖರ್ – ಪು. ೬

ಕಂಡು ಬರುವ ವಸತಿ, ದುಡಿಮೆ, ಅನಾರೋಗ್ಯ, ಪೈಪೋಟಿ, ಸಂಘಟನೆ, ವಲಸೆ ಮತ್ತು ಬಂಡವಾಳದ ಸಮಸ್ಯೆಗಳು ಹೇಗೆ ಆ ಸಮುದಾಯಗಳನ್ನು ಕಾಡುತ್ತಿವೆ. ಮತ್ತು ಅವುಗಳ ಕೊರತೆಯಿಂದಾಗಿ ಅವರು ಎದುರಿಸುತ್ತಿರುವ ಸಮಸ್ಯೆಗಳು ಇಡೀ ಸಮಾಜದ ಮೇಲೆ ಯಾವ ರೀತಿ ಪ್ರಭಾವವನ್ನು ಬೀರಲು ಸಾಧ್ಯ ಎಂಬಿತ್ಯಾದಿ ಸಂಗತಿಗಳನ್ನು ಚರ್ಚಿಸಲಾಗಿದೆ.

ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕ ಸಮುದಾಯಗಳು ಅನುಭವಿಸುತ್ತಿರುವ ಸರಣಿ ಸಂಕೋಲೆಗಳ ಬಿಡುಗಡೆಗಾಗಿ ಈ ಕೆಳಗಿನ ಪರಿಹಾರೋಪಾಯಗಳನ್ನು ಗಮನಿಸಬಹುದು.

೧. ಆರ್ಥಿಕವಾಗಿ ಸೈಕಲ್ ರಿಕ್ಷಾ ಚಾಲಕರನ್ನು ಸಬಲರನ್ನಾಗಿ ಮಾಡುವುದರ ಮೂಲಕ ಎಲ್ಲಾ ಸಮಸ್ಯೆಗಳಿಗೂ ಪರಿಹಾರವನ್ನು ತಕ್ಕ ಮಟ್ಟಿಗೆ ಕಾಣಲು ಸಾಧ್ಯವಿದೆ.

೨. ಆರೋಗ್ಯಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಈ ಸಮುದಾಯಗಳು ಹೀನಾಯ ಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿರುವುದು ನಮ್ಮ ಅಧ್ಯಯನದಿಂದ ತಿಳಿದು ಬರುತ್ತದೆ. ಆದ ಕಾರಣ ಸರ್ಕಾರಿ ಆಸ್ಪತ್ರೆ ಮತ್ತು ಖಾಸಗಿ ಆಸ್ಪತ್ರೆಗಳಲ್ಲಿ ಮಾನವೀಯ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ಉಚಿತ ಚಿಕಿತ್ಸಾ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಮಾಡಬೇಕು.

೩. ಸರ್ಕಾರೀ ಆರೋಗ್ಯ ಕೇಂದ್ರಗಳಲ್ಲಿ ಈ ಸಮುದಾಯಗಳ ಚಿಕಿತ್ಸೆಗಾಗಿ ಪ್ರತ್ಯೇಕ ಘಟಕಗಳನ್ನು ಪ್ರಾರಂಭಿಸಬೇಕು.

೪. ಪ್ರತಿ ತಿಂಗಳು ನಿಗದಿ ಪಡಿಸಿದ ದಿನಾಂಕಗಳಂದು ಸರ್ಕಾರಿ ಮತ್ತು ಖಾಸಗಿ ಸಂಸ್ಥೆಗಳ ಸಹಯೋಗದೊಂದಿಗೆ ವೈದ್ಯಾಧಿಕಾರಿಗಳು ಮತ್ತು ಸಿಬ್ಬಂದಿಗಳು ಸಮುದಾಯಗಳು ನೆಲೆಸಿರುವ ಸ್ಥಳಗಳಿಗೆ ಭೇಟಿ ನೀಡಿ, ಚಿಕಿತ್ಸಾ ಸೌಲಭ್ಯಗಳನ್ನು ನೀಡಬೇಕು.

೫. ಅವರ ಜೀವನಗತ್ಯಕ್ಕೆ ವಸತಿಯು ಅವಶ್ಯಕವಾಗಿರುವುದರಿಂದ ವಸತಿಗಳನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸಲು ಸ್ಥಳೀಯ ಸರ್ಕಾರಿ ಮತ್ತು ಖಾಸಗಿ ಸಂಸ್ಥೆಗಳು ಪ್ರಾಮಾಣಿಕ ಪ್ರಯತ್ನವನ್ನು ಮಾಡಬೇಕು.

೬. ಸರ್ಕಾರದ ವಸತಿ ಯೋಜನೆಗಳ ಹಂಚುವಿಕೆಯಲ್ಲಿ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರನ್ನು ವಿಶೇಷ ಮಾನದಂಡವಾಗಿ ಪರಿಗಣಿಸಬೇಕು.

೭. ಕೊಳಚೆ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ನೆಲೆಸಿರುವ ರಿಕ್ಷಾ ಸಮುದಾಯಗಳ ವಸತಿ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಸುಧಾರಿಸಲು ಒಂದು ವಿಶೇಷ ಮಾಧ್ಯರಿಯ ರೂಪದಲ್ಲಿ ವಸತಿ ಕಾಲೊನಿಯನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸಬೇಕು. ಅಲ್ಲಿ ನೈರ್ಮಲ್ಯಕ್ಕೆ ಹೆಚ್ಚು ಆದ್ಯತೆಯನ್ನು ಕೊಡುವ ವಾತಾವರಣವು ಏರ್ಪಡಬೇಕು. ಆಗ ಮಾತ್ರ ಆ ದುಡಿಯುವ ಮನಸ್ಸು ಹಾಗೂ ದೃಡಕಾಯರಾಗಲು ಸಾಧ್ಯವಾಗುತ್ತದೆ.

೮. ಅವರ ಕಾಲೊನಿಯಲ್ಲಿ ಕುಡಿಯುವ ನೀರು, ವಿದ್ಯುತ್ ದೀಪ, ಒಳ್ಳೆಯ ರಸ್ತೆ ಸೌಲಭ್ಯ ಒದಗಿಸಬೇಕು. ಇಂತಹ ಮಾದರಿಯುಳ್ಳ ಕಾಲೊನಿಗಳ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಕರ್ನಾಟಕದ ಕೆಲವು ಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ ಕಂಡು ಬರುತ್ತವೆ.

೯. ಅವರ ವಸತಿಗಳಲ್ಲಿ ಸ್ನಾನದಕೋಣೆ, ಶೌಚಾಲಯ, ವರಾಂಡಗಳ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯೂ ಏರ್ಪಾಡಾಗಬೇಕು.

೧೧. ಅವರ ದುಡಿಮೆಗೆ ವಿವಿಧ ಸಾರಿಗೆಗಳಿಂದ ಸಾಕಷ್ಟು ಪೈಪೋಟಿಯು ಕಂಡು ಬಂದಿರುವುದರಿಂದ ಸೈಕಲ್ ರಿಕ್ಷಾಗಳಿಗಾಗಿ ಪ್ರತ್ಯೇಕ ನಿಲ್ದಾಣದ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ರೂಪಿಸಬೇಕು.

೧೨. ಕೆಲವು ಸರಕು ಸೇವೆಗಳ ಸಾಗಾಟವನ್ನು ರಿಕ್ಷಾ ಸಾರಿಗೆಗೆ ಮಾತ್ರ ಮೀಸಲಿರುವಂತೆ ಪರವಾನಿಗೆಯನ್ನು ನೀಡಬೇಕು.

೧೩. ನಾಗರಿಕರು ಸೈಕಲ್‌ರಿಕ್ಷಾನ್ನು ಬಳಸಲು ಉತ್ತೇಜಿಸುವ ಕಾರ್ಯಗಕ್ರಮಗಳನ್ನು ಹಾಗೂ ತಾಂತ್ರಿಕತೆಯ ಸುಧಾರಣೆಗೆ ಕ್ರಮ ಕೈಗೊಳ್ಳುವುದು.

೧೪. ಪ್ರಸ್ತುತ ಕಸುಬನ್ನು ಮುಂದುವರಿಸಲು ಕೆಲವು ಸುಧಾರಣಾ ಕಾರ್ಯಗಳನ್ನು ಕೈಗೊಳ್ಳಬೇಕು. ಅವುಗಳಲ್ಲಿ

೧. ಸ್ವಂತ ಸೈಕಲ್ ರಿಕ್ಷಾವನ್ನು ಹೊಂದಲು ಉದಾರ ಧನ ಸಹಾಯವನ್ನು ಮಾಡಬೇಕು. ಇದಕ್ಕಾಗಿ ಬ್ಯಾಂಕುಗಳು, ಸಂಘ ಸಂಸ್ಥೆಗಳು ಹಾಗೂ ದಾನಿಗಳು ಅತ್ಯಂತ ಕಡಿಮೆ ಬಡ್ಡಿ ದರದಲ್ಲಿ ರಿಕ್ಷಾ ಚಾಲಕ ಸಮುದಾಯಗಳಿಗೆ ಹಣಕಾಸನ್ನು ಒದಗಿಸಬೇಕು.

೧೫. ರಿಕ್ಷಾ ಸಮುದಾಯಗಳಿಗಾಗಿ ಬಹಿರಂಗ ಸಾಲ–ಮೇಳ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಜಾರಿಗೊಳಿಸುವ ಮೂಲಕ ಹೆಚ್ಚಿನ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ರಿಕ್ಷಾ ಚಾಲಕರು ಸ್ವಂತ ರಿಕ್ಷಾವನ್ನು ಹೊಂದಲು ಮುಂದೆ ಬರಲು ಸಾಧ್ಯವಾಗುತ್ತದೆ. ಜೊತೆಗೆ ಅವರ ಕುಟುಂಬದ ಆರ್ಥಿಕ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಯೂ ಸುಧಾರಿಸುತ್ತದೆ.

೧೬. ರಿಕ್ಷಾ ಸಮುದಾಯಗಳಲ್ಲಿ ಸಂಘಟನೆಯ ಪ್ರಕ್ರಿಯೆಗೆ ಹೆಚ್ಚು ಒತ್ತು ಕೊಡಬೇಕಾಗಿದೆ. ಹಾಗೆಯೇ ಅಸಂಘಟನೆಯಿಂದಾಗುವ ನಷ್ಟಗಳು ಮತ್ತು ಸಂಘಟಿತರಾಗುವುದರಿಂದಾಗುವ ಲಾಭಗಳು ಮತ್ತು ಸಾಮಾಜಿಕ ಗೌರವದ ಬಗ್ಗೆ ಅವರಲ್ಲಿ ವಿಶೇಷವಾದ ಒಲವನ್ನು ಮೂಡಿಸಬೇಕು.

೧೭. ಅವರನ್ನು ಸಂಘಟಿಸಲು ಸಮಾಜ ಸೇವಾ ಕಾರ್ಯಕರ್ತರು, ಖಾಸಗಿ ಸಂಘ ಸಂಸ್ಥೆಗಳು ಮತ್ತು ಸ್ಥಳೀಯ ಸರ್ಕಾರಗಳು ಮುಂದೆ ಬಂದು ಅವರ ಮನ ಪರಿವರ್ತನೆಗೆ ಶ್ರಮಿಸಬೇಕಾಗಿದೆ.

೧೮. ಸಮುದಾಯಗಳಲ್ಲಿ ಕಂಡು ಬರುವ ವಿವಿಧ ರೀತಿಯ ವಲಸೆ ಪ್ರವೃತ್ತಿಯನ್ನು ತಡೆಗಟ್ಟಲು ಕ್ರಮ ಕೈಗೊಳ್ಳಬೇಕು.

೧೯. ರಿಕ್ಷಾ ಚಾಲಕರು ಬೇರೆ ಬೇರೆ ಪ್ರದೇಶಗಳಿಗೆ ವಲಸೆ ಹೋಗುವುದನ್ನು ತಡೆಯಲು ಋತುಮಾನದ ಪರ್ಯಾಯ ಉದ್ಯೋಗಗಳನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸಬೇಕು.

೨೦. ವಲಸೆಯಿಂದ ಕುಟುಂಬ ಮತ್ತು ಸಮಾಜಗಳ ಮೇಲೆ ಉಂಟಾಗುವ ದುಷ್ಪರಿಣಾಮಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಅವರಿಗೆ ಮನವರಿಕೆ ಮಾಡಿಕೊಡಬೇಕು. ಅದಕ್ಕಿಂತಲೂ ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ರಿಕ್ಷಾ ಸಮುದಾಯಗಳಿಗೆ ಶಾಶ್ವತವಾದ ವಸತಿಯನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸಿದ್ದೇ ಆದರೆ, ಅವರಲ್ಲಿನ ವಲಸೆಯ ಪ್ರಮಾಣವನ್ನು ಕನಿಷ್ಟ ಮಟ್ಟಕ್ಕೆ ತರಬಹುದಾಗಿದೆ.

೨೧. ಸಾರ್ವಜನಿಕರ ನಡುವೆ ಸುವ್ಯವಸ್ಥಿತ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಮೂಡಿಸಲು ಪೂರಕವಾದ ಚರ್ಚೆಗಳನ್ನು ಹಮ್ಮಿಕೊಳ್ಳಬೇಕು.

ಮೇಲ್ಕಾಣಿಸಿದ ಎಲ್ಲಾ ಸಲಹೆ ಸೂಚನೆಗಳ ಜೊತೆಗೆ ನಮ್ಮ ಅಧ್ಯಯನದ ಕ್ಷೇತ್ರ ಕಾರ್ಯದಲ್ಲಿ ರಿಕ್ಷಾ ಚಾಲಕ ಸಮುದಾಯಗಳಲ್ಲಿ ಅಡಗಿರುವ ಸಾಮರ್ಥ್ಯವನ್ನು ಈ ಕೆಳಗಿನಂತೆ ಗುರುತಿಸಬಹುದು.

೧. ರಿಕ್ಷಾ ಸಮುದಾಯಗಳಲ್ಲಿ ಸಾಕ್ಷರತೆಯ ಬಗ್ಗೆ ತಿಳುವಳಿಕೆ ಇದೆ.

೨. ಆಧುನಿಕರಣ ಮತ್ತು ತಂತ್ರಜ್ಞಾನದ ಬಗ್ಗೆ ಅವರಲ್ಲಿ ಒಲವು ಹಾಗೂ ಆತಂಕವಿದೆ.

೩. ರಿಕ್ಷಾ ಚಾಲಕರು ತಮ್ಮ ಸಾಂಪ್ರದಾಯಿಕ ವೃತ್ತಿಯ ಬದಲಾಗಿ ಪರ್ಯಾಯ ಉದ್ಯೋಗಕ್ಕೆ ವಲಸೆ ಹೋಗಲು ಆಸಕ್ತರಾಗಿದ್ದಾರೆ.

೪. ತಮ್ಮ ಬದುಕೇ ಒಂದು ಸಮಸ್ಯೆಯ ತಾಣವಾಗಿರುವಾಗ ಇಂದಿನ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿ ಅವರು ಚಿಕ್ಕ ಚಿಕ್ಕ ಕುಟುಂಬಗಳಿಗೆ ಆದ್ಯತೆಯನ್ನು ನೀಡಿದ್ದಾರೆ.

೫. ರಿಕ್ಷಾ ಚಾಲಕ ಸಮುದಾಯಗಳಲ್ಲಿ ಸಂಘಟನೆಯ ಬಗ್ಗೆ ತುಂಬಾ ಒಲವಿದೆ.

೬. ತಮ್ಮ ದೈನಂದಿಕ ಬದುಕಿಗೆ ಹಣಕಾಸಿನ ಅವಶ್ಯಕತೆಯ ಬಗ್ಗೆ ಪರಿಜ್ಞಾನವಿದೆ.

೭. ಸೈಕಲ್ ರಿಕ್ಷಾ ಸಾರಿಗೆ ವಿಧಾನದಲ್ಲಿ ತಾಂತ್ರಿಕ ಗುಣಮಟ್ಟವು ಸುಧಾರಣೆಯಾಗಬೇಕೆಂಬ ನಿರೀಕ್ಷೆ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರಲ್ಲಿದೆ.

೮. ಜಾಗತೀಕರಣ ಮತ್ತು ಉದಾರಿಕರಣದ ಕಲ್ಪನೆಯೇ ಈ ಸಮುದಾಯಗಳಲ್ಲಿ ಕಂಡು ಬರುವುದಿಲ್ಲ.

ನಮ್ಮ ಅಧ್ಯಯನವು ಕೈಗೊಂಡ ಸಂಶೋಧನಾ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಮೇಲ್ಕಾಣಿಸಿದ ವಿಷಯಗಳು ಸ್ಪಷ್ಟವಾಗಿ ಅವರಲ್ಲಿ ಗೋಚರಿಸುತ್ತವೆ. ಅದು ಅವರು ಬದಲಾವಣೆಗೆ ಅವಶ್ಯಕವಾದ ಸಂಕ್ರಮಣ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಇದ್ದಾರೆಂಬುದು ಸ್ಪಷ್ಟವಾಗುತ್ತದೆ. ಈ ಹಿನ್ನಲೆಯಲ್ಲಿ ನಮ್ಮ ಸರ್ಕಾರಗಳು, ಸ್ಥಳೀಯ ಸಂಘ ಸಂಸ್ಥೆಗಳು, ಸಾಮಾಜಿಕ ಕಾರ್ಯ ಕರ್ತರು ರಿಕ್ಷಾ ಚಾಲಕರ ಸೇವೆಗೆ ಅಗತ್ಯ ಕ್ರಮಗಳನ್ನು ಕೈಗೊಳ್ಳಲು ಮುಂದಾಗಬೇಕಾಗಿದೆ. ಇಂದು ನಾವುಗಳು ಆಧುನಿಕತೆಯನ್ನು ಆಸ್ವಾದಿಸುವ ಭರದಲ್ಲಿ ಹಳತನ್ನು ಕಡೆಗಾಣಿಸುವುದು ಧರ್ಮವಲ್ಲ. ಏಕೆಂದರೆ ಹಿಂದೊಂದು ಕಾಲಕ್ಕೆ ಅದು ಹೊಸತನವನ್ನು ಪಡೆದ ಸಾರಿಗೆಯಾಗಿ ಸಮಾಜ ಸೇವೆಯನ್ನು ಮಾಡಿದ ಮಹತ್ವದ ಸಾರಿಗೆಯ ವಿಧಾನವಾಗಿತ್ತು ಎಂಬುದನ್ನು ಗಮನದಲ್ಲಿ ಇಟ್ಟುಕೊಂಡು ಸಮಾಜವು ಹೆಚ್ಚಿನ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಸುಧಾರಿತ ಸೈಕಲ್ ರಿಕ್ಷಾಗಳ ಬಳಕೆಗೆ ಮುಂದಾಗಬೇಕಾಗಿದೆ. ಅಂದಾಗ ಮಾತ್ರ ನಾವುಗಳು ಹೊಸತನದಲ್ಲಿ ಹಳತನವನ್ನು ಉಳಿಸಿಕೊಳ್ಳುವುದರ ಜೊತೆಗೆ ಮುಂದಿನ ನಮ್ಮ ಪೀಳಿಗೆಗೆ ಅದನ್ನು ಕೊಡುಗೆಯಾಗಿ ಕೊಟ್ಟಂತಹ ಕೀರ್ತಿ ಸರ್ವರ ಪಾಲಿಗೆ ಸೇರುತ್ತದೆ. ಇದಕ್ಕಾಗಿ ಆ ಸಮುದಾಯಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಹಾಗೂ ಅವರ ವೃತ್ತಿಯ ಬಗ್ಗೆ ಜಾಗೃತಿಯನ್ನುಂಟುಮಾಡುವುದು ಪ್ರತಿಯೊಬ್ಬರ ಕರ್ತವ್ಯವಾಗಿದೆ.



ಶಕ್ತಿಗೂ ಮೀರಿದ ಸರಕಿನ ಭಾರವನ್ನು
ಸಾಗಿಸುತ್ತಿರುವ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕ.



ಮುಪ್ಪಿನವರಿಗೂ ರಿಕ್ಷಾಸೇವೆಗೈದರೂ ಮುಕ್ತಿ ಕಾಣದ ವಸತಿ.



ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕ ಕುಟುಂಬವು ಹೊಂದಿರುವ ಸಾಮಾನುಗಳು
[ಮನೆಯ ಒಳಗಡೆಯಿಂದ ಚಿತ್ರವನ್ನು ಸೆರೆಹಿಡಿಯಲಾಗಿದೆ]



ರಿಕ್ಷಸಮುದಾಯಗಳು ನೆಲೆನಿಂತಿರುವ ಪ್ರದೇಶದ ಒಂದು
ವಿಹಂಗಮ ನೋಟ



ಶಾಲಾಮಕ್ಕಳನ್ನು ಹೊತ್ತೊಯ್ಯುವ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕ.



ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರು ಬೀಡುಬಿಟ್ಟಿರುವ ವಸತಿಗಳ ಸುತ್ತ
ತುಂಬಿರುವ ಮಾಲಿನ್ಯದ ಒಂದು ನೋಟ.



ಬಳಕೆದಾರರಿಗಾಗಿ ಕಾದು ಬೇಸತ್ತು ಮಲಗಿದ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರು.



ದುಡಿಮೆಗಾಗಿ ಬೀದಿ ಬೀದಿ ಅಲೆಯುತ್ತಿರುವ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕ.



ಮುಪ್ಪಿನಲ್ಲೂ ಜತೆ ಬಿಡದ ಸೈಕಲ್ ರಿಕ್ಷಾ.



ಗ್ರಾಹಕರಿಗಾಗಿ ರೈಲ್ವೆಸ್ಟೇಷನ್ ಹೊರಗಡೆ ಕಾಯುತ್ತಿರುವ
ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರು.

ಅನುಬಂಧ

ಮುಖ್ಯ ವಕ್ತೃಗಳ ವಿಳಾಸ

ಕ್ರ ಸಂ	ಹೆಸರು	ಕೆಲಸದ ಪ್ರದೇಶ	ವಯಸ್ಸು	ಜಾತಿ	ವಿಳಾಸ
೧	ನಾಗರಾಜ್ ಕೆ.	ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ. ಬಸ್ ನಿಲ್ದಾಣ	೫೩	ಕೊರಚ	ಪಾಲಪ್ಪನ ಗಾಣದ ಹತ್ತಿರ, ಹೊಸಪೇಟೆ.
೨	ಮಲ್ಲಪ್ಪ	ಲಕ್ಷ್ಮೀ ಟಾಕೀಸ್, ರೈಲ್ವೇ ಸ್ಟೇಷನ್	೫೫	ಭೋವಿ	೬ನೇ ವಾರ್ಡ್, ಹೊಸಪೇಟೆ.
೩	ಲಕ್ಷ್ಮಣ	ರೈಲ್ವೇ ಸ್ಟೇಷನ್	೭೦	ಕಜ್ಜೇರ	ಸಾಯಿಬಾಬಾ ಗುಡಿ, ಹತ್ತಿರ, ಹೊಸಪೇಟೆ.
೪	ಶೆಕ್ಷಾವಲಿ	ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ. ಪ್ರಿಯದರ್ಶಿನಿ ಹೋಟಲ್	೫೦	ಮುಸ್ಲಿಂ	_"_
೫	ಡೇವಿಡ್ ಕ್ರಿಷ್ಟನಿ	ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ.	೪೮	ಕ್ರೈಸ್ತ	ರಾಜನಗರ, ಚಿತ್ರವಾಡಿಗಿ, ಹೊಸಪೇಟೆ.
೬	ಪರಸಪ್ಪ	ಪ್ರಿಯದರ್ಶಿನಿ ಹೋಟಲ್	೪೦	ಹರಿಜನ	ಗಾಂಧಿನಗರ, ಚಿತ್ರವಾಡಿಗಿ, ಹೊಸಪೇಟೆ.
೭	ಬಜ್ಜಪ್ಪ	ಆರ್. ಎಸ್.	೩೫		ಸಾಯಿಬಾಬಾ ಗುಡಿ ಹತ್ತಿರ, ಹೊಸಪೇಟೆ.
೮	ರಾಜಾಸಾಬ್ ಪಿ.	ಹೆಚ್.ಎನ್.ಎಫ್. ಅಂಗಡಿ	೩೬	ಪಿಂಜಾರ	ರಾಮನಮಲ್ಲಿ ಮಸೀದಿ ಹಿಂದುಗಡೆ, ಚಿತ್ರವಾಡಿಗಿ, ಹೊಸಪೇಟೆ.
೯	ರಾಮಪ್ಪ	ಪ್ರಿಯದರ್ಶಿನಿ	೪೦	ವಾಲ್ಮೀಕಿ	ಪಟೇಲ್ ನಗರ, ೩ನೇ ವಾರ್ಡ್, ಹೊಸಪೇಟೆ
೧೦	ಹೊನ್ನಪ್ಪ	ಬಳ್ಳಾರಿ ರೋಡ್, ಆಲಂ ದರ್ಗಾ	೩೫	ವಾಲ್ಮೀಕಿ	೫ನೇ ವಾರ್ಡ್, ಕಾಲುವೆ ಪಕ್ಕ ರೈಲ್ವೆ ಸ್ಟೇಷನ್, ಹೊಸಪೇಟೆ.

ಪ್ರಶ್ನಾವಳಿಯ ಮಾದರಿ

ಹೊಸಪೇಟೆ ನಗರ ಸೈಕಲ್ ರಿಕ್ಷಾಚಾಲಕರ ಆರ್ಥಿಕ ಸ್ಥಿತಿ-ಗತಿಗಳ ಒಂದು ಅಧ್ಯಯನ

೧. ಸಾಮಾಜಿಕ ಅಂಶಗಳ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ:-

೧. ರಿಕ್ಷಾ ಚಾಲಕರ ಹೆಸರು :

೨. ಕೆಲಸ ಮಾಡುವ ಪ್ರದೇಶ:

೩. ಜಾತಿ / ಉಪಜಾತಿ:

೪. ವಿಳಾಸ:

೫. ಕುಟುಂಬದ ವಿವರಗಳು:

ಕ್ರ.ಸಂ.	ಹೆಸರುಗಳು	ಲಿಂಗ	ಸಂಬಂಧ	ವಯಸ್ಸು	ಶಿಕ್ಷಣ	ವೈವಾಹಿಕ ಸ್ಥಿತಿ

೨. ಆರ್ಥಿಕ ಅಂಶಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ:

೧. ರಿಕ್ಷಾದಾರರ ಮುಖ್ಯ ವೃತ್ತಿ:

೨. ಉಪ ಕಸುಬು :

೩. ವಸತಿ ವಿವರ : ಗುಡಿಸಲು / ಹೆಂಚು / ರಿಕ್ಷಾ / ಮಳಿಗೆ / ಆರ್.ಸಿ.ಸಿ

೪. ಮನೆಯ ಒಡೆತನ : ಸ್ವಂತದ್ದೇ / ಬಾಡಿಗೆ

೫. ಸೈಕ್ಲ್ ರಿಕ್ಷಾದ ಒಡೆತನ : ಸ್ವಂತದ್ದೇ / ಬಾಡಿಗೆ

೬. ಚಟಗಳು : ಸರಾಯಿ / ತಂಬಾಕು / ಗುಟ್ಕಾ / ಒಸಿ / ಎಲೆ-ಅಡಿಕೆ / ಇತರೆ

೭. ವಲಸೆಗೆ ಕಾರಣಗಳು: ದುಡಿಮೆ / ಪೈಪೋಟಿ / ವೈಷಮ್ಯ / ಇತರೆ

೮. ರಿಕ್ಷ ವೃತ್ತಿಯ ಪೈಪೋಟಿಗೆ ಕಾರಣಗಳು: ತಂತ್ರಜ್ಞಾನ / ಆಧುನಿಕತೆ / ಪರ್ಯಾಯ ಸಾರಿಗೆ

೯. ಸಾಕ್ಷರತೆಯ ಬಗ್ಗೆ ನಿಮ್ಮ ಅಭಿಪ್ರಾಯ :

೧೦. ನಿಮ್ಮ ಮಕ್ಕಳಿಗೆ ಶಿಕ್ಷಣವು ಬೇಕೆ? ಏಕೆ? ಹೇಗೆ? :

೧೧. ಸಾಗಾಟದ ಸ್ವರೂಪ :

ಕ್ರ. ಸಂ.	ವಿವರಗಳು	ಕ್ರಮಿಸುವ ದೂರ	ನಿಗದಿತ ಹಣ	ದಿನದ ಆದಾಯ	ಉಳಿತಾಯ
೧	ಪ್ರಯಾಣಿಕರು				
೨	ಸರಕು / ಸಾಮಾಗ್ರಿಗಳು				
೩	ಶಾಲಾ ಮಕ್ಕಳು				
೪	ಖಾಯಂ / ಗುತ್ತಿಗೆ ಆಧಾರ				
೫	ಇತರೆ				

೧೨. ರಿಕ್ಷಾದಾರರ ವಯೋಮಿತಿ:

೧) ೧೫ ರಿಂದ ೩೦ ವರ್ಷಗಳು ೩) ೪೫ ರಿಂದ ೬೦ ವರ್ಷಗಳು

೨) ೩೦ ರಿಂದ ೪೫ ವರ್ಷಗಳು ೪) ೬೦ ರಿಂದ ೮೫ ವರ್ಷಗಳು

೧೩. ವಲಸೆಗೆ ಕಾರಣಗಳು : ದುಡಿಮೆ / ಪೈಪೋಟಿ / ವೈಷಮ್ಯ / ಇತರೆ

೧೪. ರಿಕ್ಷಾ ವೃತ್ತಿಗೆ ಪೈಪೋಟಿಗೆ ಕಾರಣಗಳು: ತಂತ್ರಜ್ಞಾನ / ಅಧುನಿಕತೆ / ಪರ್ಯಾಯ ಸಾರಿಗೆ.

೧೫. ಆರೋಗ್ಯದ ಸ್ಥಿತಿ–ಗತಿಗಳು:–

ಕ್ರ.ಸಂ.	ದೈಹಿಕ ಸಾಮರ್ಥ್ಯ	ರೋಗಗಳ ಹೆಸರು	ಚಿಕಿತ್ಸೆ	ಫಲಿತಾಂಶ
೧				
೨				

೩) ಸಾಂಸ್ಕೃತಿಕ ಅಂಶಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ:–

೧) ಹಬ್ಬ / ಹರಿದಿನಗಳು :

೨) ಆಹಾರ ಪದ್ಧತಿಗಳು :

೩) ಉಡುಗೆ – ತೊಡುಗೆ :

೪) ಹವ್ಯಾಸಗಳು : ಕಲೆ / ಸಾಹಿತ್ಯ / ಸಂಗೀತ / ಇತರೆ

೫) ಇತರೇ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳು :

೪) ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಂಬಂಧಗಳು:–

೧) ರಿಕ್ಷಾ ಮತ್ತು ಸಾರ್ವಜನಿಕರೊಂದಿಗೆ ಸಂಬಂಧ : ಸಮರ್ಥಕ/ಸಂಶಯ/ತಾತ್ಸಾರ/ಚೌಕಾಸಿ/ಸುಮಧುರ

೨) ರಿಕ್ಷಾ ಮತ್ತು ಆಟೋಗಳ ಸಂಬಂಧ : ಪೈಪೋಟಿ/ಬೆದರಿಕೆ/ಒಳ್ಳೆಯ/ಸಾಧಾರಣ

೩) ರಿಕ್ಷಾ ಮತ್ತು ಪೋಲೀಸರ ಸಂಬಂಧ : ಬೆದರಿಕೆ/ಒತ್ತಡ/ಶೋಷಣೆ/ದಬ್ಬಾಳಿಕೆ/ಒಳ್ಳೆಯ

೪) ರಿಕ್ಷಾ ಮತ್ತು ಅಪರಾಧಿಗಳ ಸಂಬಂಧ : ಬೆದರಿಕೆ/ದಬ್ಬಾಳಿಕೆ/ಶಾಮೀಲು/ಇಲ್ಲ

೫) ರಿಕ್ಷಾ ಮತ್ತು ರಾಜಕೀಯ ಸಂಬಂಧ : ಒತ್ತಾಯ/ಬೆದರಿಕೆ/ಸಾಧಾರಣ/ಇಲ್ಲ

೬) ರಿಕ್ಷಾ ಮತ್ತು ಕುಟುಂಬದೊಂದಿಗೆ ಸಂಬಂಧ : ಅನ್ಯೋನ್ಯತೆ/ತಾತ್ಸಾರ/ಸಾಧಾರಣ/ಕನಿಷ್ಠ

೭) ರಿಕ್ಷಾ ಮತ್ತು ಕಾರ್ಮಿಕ ಸಂಬಂಧ : ಸಾಧಾರಣ/ಒತ್ತಾಯ/ಬೆದರಿಕೆ/ಇಲ್ಲ

೫) ಸರ್ಕಾರದ ಸವಲತ್ತುಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ:

ಕ್ರ.	ವಿವಿಧ ಸೇವಾ ಸಂಸ್ಥೆಗಳು	ಯೋಜನೆಯ ವಿವರ	ಒಟ್ಟು	ಮರುಪಾವತಿ

ದಿನಾಂಕ: ಸಂಶೋಧಕರ ಸಹಿ / ಹೆಸರು

ಸ್ಥಳ:

ಗ್ರಂಥ ಸೂಚಿ

ಕ್ರ. ಸಂ.	ಹೆಸರು	ಪ್ರಕಟಿತ ವರ್ಷ	ಲೇಖಕರ ಹೆಸರು	ಪ್ರಕಾಶಕರ ವಿಳಾಸ
1	ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಕೈಗಾರೀಕರಣ ಮತ್ತು ಜನ ಆಂದೋಲನ	1999	ಪ್ರೊ. ಬಿ.ಶೇಷಾದ್ರಿ	ಕನ್ನಡ ವಿಶ್ವವಿದ್ಯಾಲಯ, ಹಂಪಿ
2	ನಗರೀಕರಣ	1998	ಮೋಹನ್ ಕೃಷ್ಣರೈ	"
3	ಅಮರ್ತ್ಯಸೇನ್‌ರ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಕಥನ	1999	ಟಿ.ಆರ್.ಚಂದ್ರಶೇಖರ್	"
4	ಜಿಲ್ಲಾ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಅಧ್ಯಯನ, ಕೊಪ್ಪಳ	1999	"	"
5	ದಲಿತರು ಮತ್ತು ಜಾಗತೀಕರಣ	1999	ಮೊಗಳ್ಳಿ ಗಣೇಶ್	"
6	ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಮೀಮಾಂಸೆ	1999	ಟಿ.ಆರ್.ಚಂದ್ರಶೇಖರ್	"
7	ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆಗೆ ತೆಲುಗರ ವಲಸೆ	1990	ಪಿ.ಮಹದೇವಯ್ಯ	"
8	ಪರಿಸರ ಮತ್ತು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ	1998	ಡಾ.ಎಂ.ಚಂದ್ರ ಪೂಜಾರಿ	"
9	ಸಿದ್ಧಿಯರ ಸಂಸ್ಕೃತಿ		ಪಿ.ಚಿ.ಬೋರಲಿಂಗಯ್ಯ	"
10	ಬುಡಕಟ್ಟು ಬದುಕಿನ ಸ್ಥಿತ್ಯಂತರಗಳು	2001	ಎ.ಎಸ್.ಪ್ರಭಾಕರ್	"
11	ಹೊಸಪೇಟೆ ತಾಲೂಕು ದರ್ಶನ	1987	ಎ.ಶಿವರಾಮಪ್ಪ	ಐ.ಬಿ.ಎಚ್. ಪ್ರಕಾಶನ, ಬೆಂಗಳೂರು
12	ಕುಟುಂಬ, ಖಾಸಗಿ ಆಸ್ತಿ ರಾಜ್ಯಗಳ ಉಗಮ	1996	ಫ್ರೆಡರಿಕ್ ಎಂಗೆಲ್ಸ್	ಪ್ರಗತಿ ಪ್ರಕಾಶನ, ಮಾಸ್ಕೋ.
13	ಕೂಲಿ, ಬೆಲೆ, ಲಾಭ	1980	ಮಾರ್ಕ್ಸ್	"
14	ಸೂಲಂಗಿ	1978	ಡಾ. ಹಾಮಾನಾಯಕ್	ಮೈಸೂರ್ ಪ್ರಿಂಟಿಂಗ್ಸ್ ಮತ್ತು ಪೊಬ್ಲಿಕೇಷನ್ಸ್, ಮೈಸೂರ್
15	ತನು ಕರಗದವರಲ್ಲಿ	2000	ಡಾ. ಮಲ್ಲಿಕಾ ಘಂಟಿ	ಗೌತಮ ಪ್ರಕಾಶನ, ಬಳ್ಳಾರಿ.
16	ದಲಿತರ ಬದುಕು ಮತ್ತು ಸಂಸ್ಕೃತಿ	2000	ಡಾ. ಅರ್ಜುನ ಗೊಳಸಂಗಿ	ವಿಮೋಚನ ಪ್ರಕಾಶನ, ಅಥಣಿ, ಬೆಳಗಾವಿ ಜಿ.
17	ಪ್ರಬಂಧ ಪ್ರಪಂಚ	1990	ಎಚ್.ವಿ.ನಾಗೇಶ್	ಡಾ. ರಾ.ಯ.ಧಾರವಾಡಕರ ಸನ್ಮಾನ ಸಮೀತಿ, ಧಾರವಾಡ
18	ದುಡಿಯುವವರ ಧನಿ	1983	ವಿಸ್.ವೆಂಕಟರಾಮ್	ಪ್ರಿಂಟರ್ಸ್ ಪ್ರಕಾಶನ, ೭೫, ಎಂ.ಜಿ.ರಸ್ತೆ, ಬೆಂಗಳೂರು
19	ನೆನಪುಗಳು ಸಾಯುವುದಿಲ್ಲ	1962	ಆರ್.ರಾಜಪ್ಪ ದಳವಾಯಿ	ವೈಚಾರಿಕ ಪ್ರಕಾಶನ ಮಾಲೆ, ಅನುವನಹಳ್ಳಿ, ಶಿವಾನಿ. ಚಿಕ್ಕಮಂಗಳೂರು.
20	ಸಮಾಜ ಶಾಸ್ತ್ರ ಭಾಗ–೩	1987	ಡಿ.ಕೆ.ಶಿವಣ್ಣ	ಪ್ರಕಾಶ ಸಾಹಿತ್ಯ, ತಲಕಾಡು, ಶಿವಮೊಗ್ಗ
21	ಮಾನವ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಆಯಾಮಗಳ ಅಧ್ಯಯನ	2000	ಡಾ. ಜೆ.ಕೃಷ್ಣ	ಪಿ.ಎಚ್.ಡಿ. ಮಹಾಪ್ರಬಂಧ, (ಅಪ್ರಕಟಿತ), ಕ.ವಿ.ಹಂಪಿ

22	ಕನ್ನಡ ರಂಗಭೂಮಿ ಮತ್ತು ಮಹಿಳೆ	2000	ಡಾ. ದಳವಾಯಿ ವೆಂಕಟಗಿರಿ	ಪಿ.ಎಚ್.ಡಿ. ಮಹಾಪ್ರಬಂಧ, (ಅಪ್ರಕಟಿತ), ಗು.ವಿ.ಗು.
23	ಹರಪನಹಳ್ಳಿ ತಾಲೂಕಿನ ಆರ್ಥಿಕತೆಯಲ್ಲಿ ಮಹಿಳಾ ಕೃಷಿ ಕಾರ್ಮಿಕರ ಸ್ಥಾನ	1997	ಸಿ. ಅಶೋಕ	ಎಂ.ಫಿಲ್. ಪ್ರೌಢ ಪ್ರಬಂಧ, (ಅಪ್ರಕಟಿತ), ಕ.ವಿ.ಹಂಪಿ
24	Resource Mobilisation & Economic Development	1990	V.R. Joshi	Vohra Publishers, Allahabad
25	Formers Societies & Agricultural Development	1980	R.G. Desai	CHUGH Publications, Allahabad
26	Economics of Education - 2	1969	M.Blang	Penguin Books Ltd, England
27	Economic & Political	2002 Mar-Apr		Monthly Magazine
28	Manushi	1996 Jan-Apr		Monthly Magazine
29	Encyclopedia-Britannica		8th Volume	Piranha Seurfy-17/16
30	Indian Constitution			Allahabad Series